

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXV	Warszawa, dnia 20 marca 1948 r.	Nr 6

TREŚĆ:

Część A.

Dział Ogólny.

Dział Personalny.

Dział Mechaniczno — Kolejowy.

Dział Dróg Kołowych.

Tytuły aktów prawodawczych.

Część A.

DZIAŁ OGÓLNY.

75

Uchwała Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r. w sprawie gospodarki samochodami państwowymi.

Rada Ministrów uchwala zasady gospodarki samochodami pońtswowymi, objęte załącznikiem do niniejszej uchwały.

Załącznik do uchwały Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r.

ZASADY GOSPODARKI SAMOCHODAMI PAŃSTWOWYMI.

I.

Pojazdy mechaniczne, będące w używaniu władz, urzędów, zakładów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych lub przedsiębiorstw, będących pod zarządem państwowym, określanych dalej jako jednostki służbowe, są, za wyjątkiem pojazdów służących do przewozów zarobkowych (publicznych), przeznaczone do zaspakajania wyłącznie tylko służbowych potrzeb komunikacyjno - transportowych.

Samochody służbowe osobowe dzieli się na:

a) reprezentacyjne (R)—czyli przeznaczone do obsługi Prezydenta R. P. członków Rady Państwa, Marszałka i Wicemarszałków Sejmu, Premiera Ministrów i Wiceministrów, Wojewodów, Prezesa i Wiceprezesów Biura Kontroli Państwa, Prezesa i Wiceprezesów C. U. P., oraz Ambasadorów i Ministrow Pełnomocnych za granicą;

b) dyspozycyjne (D) — czyli przeznaczone do zaspakajania potrzeb komunikacyjnych określonych jednostek służbowych celem usprawnienia ich pracy;

c) funkcyjne (F) — czyli związane z wykonywaniem określonych czynności przez pracownika państwowego i przeznaczone jako narzędzie pracy przy wykonywaniu zadań służbowych, wymagających szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce jak np. inspekcjonowanie placówek terenowych, kierowanie jednostką organizacyjną, której zakres czynności wymaga stałych i licznych kontaktów z innymi jednostkami, kontrola ruchu, patronowanie przez M. O. i t. p. Samochody te są przydzielane tym jednostkom administracji państwowej, których zakres działania wymaga stałego posiadania szybkiego środka przewozowego.

Samochody służbowe ciężarowe dzieli się na:

a) gospodarcze (G)—czyli przeznaczone do zaspakajania wyłącznie potrzeb gospodarczych urzędów i instytucji (przewóz opału, artykułów aprowizacyjnych, materiałów pędnych i t. p.);

b) robocze (P) — czyli przeznaczone do takich samych zadań co osobowe (F), a przydzielone do określonych jednostek organizacyjnych, np. wozy sanitarne, rekwizytowe straży pożarnych, do przerzucania M. O., ambulanse pocztowe, samochody transportowe fabryk i t. p.

Samochody osobowe D i F oraz ciężarowe powinny być w miarę możności zastępowane przez motocykle. Na krótkich odcinkach (np. do 10 km.) do służby łączności wzamian motocykli mogą być używane rowery.

II.

Użytkowanie samochodu będącego własnością Skarbu Państwa winno się odbywać w ramach istotnych potrzeb dla Państwa, wynikających z używania tego środka lokomocji i związanych ściśle z obowiązkami służbowymi pracownika państwowego, używającego samochodu.

Samochody R — związane są ze stanowiskiem i nie podlegają kontroli co do celowości wyjazdów, ilości przejechanych kilometrów oraz zużytego do tego paliwa; dysponowanie nimi należy wyłącznie do osoby, której pojazd jest przydzielony, podlegają one jednak na równi z innymi samochodami służbowymi kontroli technicznej i gospodarczej.

Pozostałe samochody podlegają ograniczeniom pod względem zużycia paliwa, ilości przejechanych kilometrów oraz kontroli wyjazdów. Zaopatrzone są w książkę kontroli wyjazdów, do której musi być wpisany każdy wyjazd. Dysponują nimi i ponoszą odpowiedzialność za celowe i ekonomiczne ich używanie przełożeni jednostek służbowych, do których obsługi pojazdy są przeznaczone. Samochody D tylko wyjątkowo mogą być używane do przejazdu do miejscowości, do których istnieje komunikacja publiczna.

III.

Każda jednostka służbowa może posiadać tylko tyle pojazdów mechanicznych, ile przydzieli jej właściwy minister z ogólnej liczby pojazdów ustalonych dla danej resortowej gałęzi administracyjnej przez Radę Ministrów w załączniku do ustawy skarbowej. Ustalenia ilości pojazdów mechanicznych w szczegółowych preliminarzach budżetowych i preliminarzu ogólnym dokona Rada Ministrów na podstawie wniosku Ministra Skarbu, w którym uwzględni on pracę Komisji przy Prezesie Rady Ministrów w składzie przedstawicieli:

Prezydium Rady Ministrów (Biuro Organizacji i Spraw Osobowych), Centralnego Urzędu Planowania i Ministerstwa Skarbu, przy stałym zapraszaniu do prac tej Komisji przedstawiciela Biura Kontroli przy Radzie Państwa.

Jednocześnie z etatem ustala się normy roczne zużycia paliwa, opon i innych części zużywalnych, których ryczałty określi się według poniżej podanych wytycznych.

Powyższe nie dotyczy taboru przedsiębiorstw państwowych, uprawnionych do wykonywania przewozów zarobkowych.

Przy ustalaniu etatów przyjmuje się jako zasadę, że każda jednostka służbowa może posiadać tyle samochodów, ile potrzeba jej do wykonania zadań przewozowych, wynikających z jej zakresu i rodzaju pracy, przyjmując dla celów kalkulacyjnych co najmniej 2.000 km miesięcznie na każdy samochód osobowy.

Przewóz towarowy powinien w zasadzie być wykonywany za pomocą publicznych środków transportowych. Samochody ciężarowe, gospodarcze istniejące w jednostkach służbowych ulegają likwidacji, za wyjątkiem tych, które są niezbędne do szybkiego załatwiania własnych potrzeb gospodarczych tych jednostek zgodnie z planem ich zaopatrzenia.

Jako normę zużycia benzyny przyjmuje się dla samochodów osobowych 18 litrów, a dla ciężarowych 30 litrów, dla smarów 0,5% paliwa na 100 km. Powyższe normy uważa się za przeciętne, ścisłe normy techniczne powinny być ustalone dla każdego pojazdu mechanicznego.

IV.

W podróżach na dalekich odcinkach niedopuszczalne jest korzystanie z samochodów. W tych przypadkach winny być powszechnie używane przez pracowników państwowych wagony sypialne i samoloty.

V.

Celem wprowadzenia racjonalnej gospodarki samochodami służbowymi, wszystkie samochody przydzielone jednostkom służbowym łączy się w zespoły — „kolumny samochodowe". Jeżeli jednostka posiada mniejszą ilość pojazdów należy łączyć je z pojazdami innej jednostki w „kolumnę zbiorową".

VI.

Kolumna samochodowa (resortowa lub zbiorowa) jest jednostką administracyjno-techniczną, która:

a) garażuje samochody,
b) wykonuje obsługę (konserwację samochodów), łącznie z zaopatrywaniem ich w paliwo i smary,
c) dokonuje napraw bieżących oraz
d) prowadzi rachunkowość kolumny.

Kolumna wysyła samochody stosownie do otrzymanych dyspozycji.

VII.

W celu usprawnienia gospodarki technicznej, kolumna prowadzi finansową gospodarkę, obciążając rachunkowo każdy samochód kosztami garażowania, obsługi oraz napraw.

VIII.

Wchodzące w skład kolumny zbiorowej samochody każdej jednostki służbowej tworzą grupę resortową. Użytkowanie samochodów każdej grupy, jest w wyłącznej i nieskrępowanej dyspozycji posiadacza grupy (jednostki służbowej). Natomiast kierownictwo kolumny zbiorowej wykonuje tylko jego dyspozycje i odpowiedzialne jest jedynie za prawidłową obsługę techniczną i gospodarczą wszystkich samochodów oraz prawidłową rachunkowość.

IX.

W każdym ministerstwie (urzędzie centralnym — równorzędnym, przedsiębiorstwie) tworzy się komórkę organizacyjną, której zadaniem jest zarządzanie wszystkimi samochodami tej jednostki niezależnie od tego, w jakich kolumnach samochody te są zgrupowane.

X.

Zleca się Ministrowi Komunikacji opracowanie i przedłożenie Radze Ministrów do uchwalenia:

a) norm technicznych użytkowania samochodów,
b) norm kwalifikacyjnych dla personelu samochodowego i
c) projektu organizacji stacji obsługi i garaży dla samochodów służbowych na terenie całego państwa.

Minister Kamunikacji wyda w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Kontrolą Państwową przepisy, regulujące gospodarkę materiałową i pieniężną kolumn samochodowych.

XI.

W miarę rozwoju gospodarki samochodowej i po zorganizowaniu w kolumny wszystkich samochodów służbowych, w każdym wydziale komunikacyjnym Urzędu Wojewódzkiego utworzony będzie odpowiedni referat koordynujący i nadzorujący gospodarkę techniczną wszystkich kolumn na obszarze województwa.

XII.

Naprawy główne państwowych pojazdów mechanicznych i ich zespołów odbywać się winny w zakładach i warsztatach państwowych względnie w innych do tych zadań przystosowanych i upoważnionych zakładach naprawczych. Drobne naprawy dokonywane będą w

warsztatach podręcznych, wchodzących w skład każdej kolumny. Ze względów oszczędnościowych jeden warsztat może obsługiwać kilka kolumn niezbyt oddalonych od siebie.

XIII.

Państwowy tabor samochodowy będzie ujednolicony i racjonalnie rozmieszczony pod względem marek i typów. Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są tylko ze względu na przeznaczenie pojazdu oraz postęp techniczny. Opracowanie odpowiednie do planu ujednolicenia państwowego taboru samochodowego zleca się Ministrowi Komunikacji, w porozumieniu z Centralnym Urzędem Planowania. Każde Ministerstwo przystąpi niezwłocznie do prac nad ujednoliceniem taboru samochodowego we własnym zakresie.

XIV.

Pracownicy kolumn samochodowych (kierownicy, monterzy, urzędnicy administracyjni i t. p.) od których pracy uzależniony jest rezultat gospodarczy i techniczny eksploatacji samochodów będą otrzymywali premie miesięczne uzależnione ściśle od osiągniętych rezultatów pracy. W szczególności dotyczy to oszczędności materiałów pędnych i sprawności technicznej. Podkomitet płac opracuje normy premii ruchomych w uwzględnieniu powyższych zasad.

XV.

Zasady uchwalone dla gospodarki państwowym taborem samochodowym znajdą zastosowanie również w gospodarce pojazdami mechanicznymi, stanowiącymi własność samorządu terytorialnego, spółdzielczych zrzeszeń, korporacji publicznych i instytucyj użyteczności publicznej, korzystającej z dotacji i subwencji państwowego budżetu.

XVI.

Wykonanie powyższych zasad porucza się wszystkim Ministrom, każdemu we własnym zakresie z tym, że nad realizacją wykonania pod względem organizacyjnym czuwać będzie Prezes Rady Ministrów przy pomocy Biura Organizacji i Spraw Osobowych, pod względem finansowym zaś — Komisarz Oszczędnościowy Rządu.

Nr I. 1—4-37-48.

76

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1948 r. o zmianie przepisów o szczegółowym zakresie działania dyrekcji okręgowych kolei państwowych i o szczegółowym zakresie działania oddziałów kolei państwowych.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządzam, co następuje:

§ 1.

W § 2 przepisów o szczegółowym zakresie działania dyrekcji okręgowych kolei państwowych, (Dz. Urz. M. K. z 1947 r. Nr 3, poz. 18), po pkt. 24) dodaje się nowy pkt. 24a) o brzmieniu: „24a) sprawy przyjmowania, w porozumieniu z biurem personalnym, do służby w podległych jednostkach służbowych pracowników fizycznych umownych do stałego wykonywania czynności na stanowiskach etatowych, w ramach przyznanych etatów i specjalnych upoważnień Ministra (Ministerstwa) Komunikacji, oraz sprawy zwalniania ze służby takich pracowników".

§ 2.

W przepisach o szczegółowym zakresie działania oddziałów kolei państwowych. stanowiących załącznik 4 zarządzenia, o którym mowa w § 1, § 1 pkt. 25) otrzymuje brzmienie: „25) sprawy przyjmowania pracowników do robót przejściowych i sezonowych, z wyjątkiem pracowników wydalonych ze służby publicznej, w granicach przydzielonego kredytu i upoważnień władz wyższych, oraz sprawy zwalniania ze służby takich pracowników; sprawy wydawania zwalnianym pracownikom świadectw pracy".

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I. 1-1-11-48.

77

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1948 r. o zmianie zakresu działania działów pomiarowych w wydziałach drogowych D. O. K. P. i oddziałów drogowych k. p. w sprawach pomiarowych.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r, Nr 89, poz. 705) zarządzam, co następuje:

§ 1.

W § 5 ust. 6 przepisów o szczegółowym zakresie działania dyrekcji okręgowych kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. z 1947 r. Nr 3, poz. 18), w brzmieniu zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 maja 1947 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz. 90). dotyczącym zakresu działania działu pomiarowego w wydziale drogowym D. O. K. P,:

1) w pkt. 1 a) na końcu zamiast średnika wstawia się przecinek i dodaje się wyrazy: „które nie posiadają żadnych planów;";

2) po pkt. 1 b) dodaje się nowy punkt „1 c)" o brzmieniu następującym:

„nadzór nad wykonywaniem i aktualizacją przez oddziały drogowe k. p. planów schematycznych stacji, mijanek kolejowych oraz innych posterunków ruchu i bocznic".

§ 2.

W § 4 przepisów o szczegółowym zakresie działania oddziałów k. p. (Dz. Urz, M, K, z 1947 r. Nr 3, poz. 18), w brzmieniu zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 maja 1947 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz, 90), w miejsce dotychczasowego punktu 13 b), który oznacza się jako pkt. 13 c), wstawia się nowy pkt. „13 b)" o brzmieniu następującym:

„sporządzanie schematycznych planów stacji, mijanek kolejowych, innych posterunków ruchu i bocznic, które posiadają jakiekolwiek plany sytuacyjne, bądź schematyczne;"

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I. 1-113-9-48.

78

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1948 r. o kompetencjach Komendanta Głównego Służby Ochrony Kolei Państwowych.

Niniejszym zarządzam:

W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dn. 16 kwetnia 1946 r. o rozszerzeniu kompetencji dyrektorów departamentów w Ministerstwie Komunikacji w sprawach finansowo - gospodarczych i tp. Dz. Urz. M, K, Nr 5, poz, 62), w brzmieniu zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 24 października 1947 r. Dz, Urz, M, K, Nr 11, poz. 209) wprowadza się następujące zmiany:

§ 1.

1) w tytule zarządzenia z dnia 16 kwietnia 1946 r. po wyrazach „nagród pieniężnych" wstawia się zamiast kropki przecinek i dodaje się wyrazy „jako też w sprawe kompetencji Komendanta Głównego Służby Ochrony Kolei Państwowych".

2) po § 5 dodaje się nowy § 5a o brzmieniu następującym:

„§ 5a.

Komendant Główny SOK:

1) w odniesieniu do podległych jednostek służbowych na linii i do pracowników podległej służby na linii posiada w sprawach finansowo - gospodarczych, rachunkowych i personalnych kompetencje takie. jak dyrektor departamentu liniowego (fachowego) Ministerstwa Komunikacji w stosunku do podległej służby liniowej;

2) udziela pracownikom podległych na linii jednostek służbowych:

a) zasiłków do wysokości 20.000 zł rocznie dla jednego pracownika;

b) nagród pieniężnych do wysokości 10.000 zł rocznie dla jednego pracownika."

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1948 r.

Nr I. 1-115-3-48.

79

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1948 r. o kompetencjach komendantów okręgowych służby ochrony kolei państwowych.

Na podstawie art. 17 ust, 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz, M, K, z 1930 r, Nr 89, poz. 705) zarządzam:

§ 1.

Komendanci okręgowi służby ochrony kolei państwowych posiadają w zakresie spraw personalnych. finansowo - gospodarczych i rachunkowych kompetencje takie. jak naczelnicy służb liniowych (fachowych) w DOKP.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I. 1-115-3-48,

80

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1948 r. o rozszerzeniu kompetencji dyrektorów kolei państwowych co do zakupu, w wyjątkowych i nadzwyczajnych przypadkach, z wolnej ręki materiałów i inwentarza nabywanych zasadniczo centralnie.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U, R, P. z 1930 r. Nr 89 poz. 705) zarządzam:

§ 1.

W § 1 w pkt. 57) przepisów o szczegółowym zakresie działania dyrekcji okręgowych kolei państwowych (Dz. Urz, M, K, z 1947 r, Nr 3, poz, 18) po wyrazie „wysokości" zamiast cyfry „250.000" wstawia się cyfrę „1.000,000".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I-1-1-10-48.

DZIAŁ PERSONALNY.

81

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1948 r. o premiowaniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" za oszczędne użycie paliwa na parowozach normalnotorowych.

Na podstawie § 10 ust. (2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U, R, P, Nr 55, poz. 309) w brzmieniu rozporządzeń Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 1946 r. (Dz, U, R. P, Nr 51, poz. 288) i z dnia 12 września 1946 r. (Dz. U, R, P, Nr 52, poz, 295), oraz uchwał Rady Ministrów z dnia 12 września 1946 r. i 27 marca 1947 r. o premiach dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" zarządzam co następuje:

§ 1.

Pracownikom przedsiębiorstwa PKP, wymienionym w § 2, przyznaje się premię za oszczędne użycie paliwa przy opalaniu parowozów normalnotorowych.

§ 2.

1. W premii, określonej w zarządzeniu niniejszym, uczestniczą:

1) drużyny porowozowe, t. j. maszyniści parowozów, pomocnicy maszynistów parowozów i palacze (trzeciacy) parowozów,

2) a) w parowozowniach: naczelnicy (zawiadowcy) parowozowni głównych, ich zastępcy i pomocnicy, kierujący sekcjami trakcyjnymi, instruktorzy służby mechanicznej, dyspozytorzy parowozowni, pracownicy referatów gospodarki cieplnej, zawiadowcy stacji kierujący stacjami trakcyjnymi, oraz pracownicy fizyczni, zatrudnieni przy obsłudze parowozów na terenie parowozowni, mianowicie: palacze parowozowni, przemywacze kotłów parowozowych, przebijacze i przedmuchiwacze rur płomiennych parowozów,

b) w oddziałach mechanicznych: naczelnicy oddziałów, ich zastępcy, kontrolerzy służby mechanicznej oraz pracownicy techniczni i biurowi, wykonywujący czynności związane z gospodarką cieplną,

c) w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych (wydział mechaniczny): naczelnik służby mech., jego zastępcy, kierownik działu parowozowego i starszy kontroler mechaniczny, oraz pracownicy techniczni i biurowi, wykonywujący czynności, związane z gospodarką cieplną.

2. Naczelnik oddziału mechanicznego, będący jednocześnie naczelnikiem parowozowni głównej, otrzymuje premię jako naczelnik oddziału.

3. Pracownicy, którzy zastępują przez okres co najmniej 2 tygodni pracowników, wymienionych w ust. 1 pkt 2), w pełnieniu czynności związanych z gospodarką cieplną, otrzymują premię, przysługującą pracownikom zastępowanym.

§ 3.

1. Ministerstwo Komunikacji wyznacza na okresy nie dłuższe niż rok:

1) przeciętne normy rozchodu paliwa na każde 1000 bruttotonokm dla poszczególnych DOKP;

2) stawkę premiową w złotych dla drużyn parowozowych za zaoszczędzenie jednej tony węgla w stosunku do dopuszczalnego zużycia, określonego na podstawie norm wyznaczonych przez DOKP (§ 4);

3) stawkę premiową w złotych dla pracowników parowozowni, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 2) lit. a) za zaoszczędzenie przez wszystkie parowozy, przydzielone do parowozowni, jednej tony węgla w stosunku do dopuszczalnego zużycia, określonego na podstawie norm wyznaczonych przez DOKP (§ 4);

4) stawkę premiową dla pracowników oddziałów kp. i wydziałów mechanicznych DOKP, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 2) lit. b) i pkt. 2) lit. c) stanowiącą wartość jednego udziału premiowego za utrzymanie się w wyznaczonej normie.

2. Wysokość stawki premiowej dla pracowników parowozowni (ust. 1 pkt. 3) nie

może przekraczać 10% (dziesięciu procent) wartości stawki premiowej wyznaczonej dla drużyn parowozowych (ust. 1 pkt. 2).

§ 4.

1. Na podstawie wyznaczonej przez Ministerstwo Komunikacji przeciętnej normy dla dyrekcji, naczelnicy służby mechanicznej wyznaczają na okresy nie dłuższe niż trzy miesiące szczegółowe normy dla każdej serii parowozów wszystkich parowozowni, dla różnych rodzajów pracy parowozów w zależności od jej charakteru i właściwości odcinków obsługiwanych przez parowozy, oraz normy przeciętnego rozchodu węgla na 1000 bruttotonokilometrów dla poszczególnych oddziałów mechanicznych.

2. Normy dla parowozów wyznacza się w kilogramach węgla obliczeniowego na 1000 bruttotonokm, na 1 km przebiegu parowozu w pociągach lub luzem oraz na 1 godzinę pracy manewrowej, pracy pomocniczej i rezerwy pozapociągowej.

3. Normy rozchodu paliwa, wymienione w ust. 1, należy tak wyznaczać, aby przewidywane zużycie paliwa łącznie na wszystkich parowozach dyrekcji nie przekraczało ogólnego dopuszczalnego dla dyrekcji zużycia paliwa, które określa się jako iloczyn normy wyznaczonej przez Ministerstwo Komunikacji dla dyrekcji (§ 3) i ogólnej ilości dokonanych przez parowozy dyrekcji w danym okresie tysięcy brutto-tono-kilometrów.

§ 5.

1. Premię dla pracowników drużyn parowozowych, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 1), oblicza się co miesiąc dla każdego parowozu osobno.

2. W tym celu dla każdego parowozu określa się:

1) dopuszczalne zużycie paliwa (D) w tonach węgla obliczeniowego. jako sumę iloczynów norm wyznaczonych przez naczelnika służby mech. (§ 4 ust, 2) i odpowiednich wielkości prac, wykonanych w danym miesiącu przez parowóz,

2) rzeczywiste zużycie paliwa w tonach (R), określone na podstawie kwitów na pobrane przez parowóz w danym miesiącu paliwo i przeliczone na węgiel obliczeniowy.

3. Różnica wartości D i R, obliczona w tonach, daje uzyskaną przez parowóz oszczędność paliwa lub przepał w zależności od tego, czy D jest większe od R, czy odwrotnie.

4. W razie uzyskania oszczędności przypadającą na parowóz premię oblicza się według wzoru:

$$P_1 = (D - R) . S_1$$

w którym symbole mają następujące znaczenie:

P_1 — premia w złotych wyrobiona przez parowóz,

D — dopuszczalne zużycie węgla w tonach,

R — rzeczywiste zużycie węgla w tonach.

S_1 — stawka premiowa w złotych, wyznaczona przez Ministerstwo Komunikacji za zaoszczędzenie jednej tony węgla (§ 3 ust. 1 pkt. 2).

5. W przypadku, gdy R jest większe niż D, co oznacza, iż parowóz miał przepał, przepału w wysokości, nieprzekraczającej pewnego ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji procentu „m" od dopuszczalnego zużycia. nie bierze się w rachubę, nadwyżkę zaś przepału ponad procent dopuszczalnego zużycia „m" przyjmuje się do obliczenia potrąceń za przepał „Z_1", które określa się według wzoru:

$$Z_1 \quad \left(R - D - \frac{m \cdot D}{100} \right) . S_1$$

§ 6.

1. Premie i potrącenia obliczone w sposób wskazany w § 5 dzieli się pomiędzy drużyny, które w miesiącu obrachunkowym obsługiwały dany parowóz, proporcjonalnie do ilości parowozo-km. wykonanych w tym miesiącu przez poszczególne drużyny na tym parowozie.

2. Przypadające dla drużyny premie lub potrącenia dzieli się przy drużynach dwuosobowych pomiędzy maszynistę i pomocnika maszynisty w stosunku 3 do 2, przy drużynach zaś trzyosobowych w stosunku 45 : 30 : 25. W pierwszym przypadku maszynista otrzymuje 60%, pomocnik maszynisty 40%, w drugim przypadku maszynista otrzymuje 45%, pomocnik maszynisty 30%, palacz (trzeciak) 25% premii przypadającej dla drużyny.

§ 7.

1. Jeżeli drużyna w ciągu miesiąca pracowała na kilku parowozach, to zarobek premiowy tej drużyny równa się sumie algebraicznej premii i przepałów. wyrobionych przez nią w tym miesiącu na poszczególnych parowozach. Należność za przepał, wynikły w miesiącu obrachunkowym, potrąca się z premii, wyrobionej przez tę samą drużynę, lub przez pojedyńczego pracownika w tym samym miesiącu na innych parowozach. Jeżeli dana drużyna lub pojedyńczy pracownik nie wyrobili w danym miesiącu żadnej premii na innych parowozach, należności te zalicza się jako dług do potrącenia z premii, wyrobionych w miesiącach następnych.

2. Potrącenia z premii za przepały z ubiegłych miesięcy wolno dokonywać tylko do wysokości połowy premii, przypadającej za bieżący miesiąc. W razie, gdy potrącenia przewyższają połowę tej premii, to nadwyżkę tę zalicza się jako dług do potrącenia z premii w następnych miesiącach.

§ 8.

1. Celem obliczenia premii pracowników porowozowni, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 2) lit. a), określa się za każdy miesiąc dla poszczególnych parowozowni dopuszczalne zużycie węgla D_w, jako sumę dopuszczalnego zużycia dla wszystkich parowozów przydzielonych do danej parowozowni. oraz rzeczywiste zużycie węgla R_w, jako sumę rzeczywistego zużycia wszystkich parowozów przydzielonych do tej parowozowni. Różnica wartości D_w i R_w, określona w tonach węgla obliczeniowego, daje oszczędność lub przepał węgla w danej parowozowni.

2. Premię oblicza się według wzoru:

$$P_2 = (D_w - R_w)\, S_2 ,$$

w którym P_2 — oznacza ogólną sumę premii w złotych,

S_2 — wyznaczoną przez Ministerstwo Komunikacji stawkę za oszczędzenie 1 tony węgla dla parowozowni (§ 3 ust. 1 pkt. 3),

D_w — dopuszczalne zużycie węgla dla wszystkich parowozów,

R_w — rzeczywiste zużycie węgla przez wszystkie parowozy.

3. W przypadku, gdy obliczenie wykaże dla danej parowozowni przepał (R_w jest większe niż D_w), to przepału w wysokości, nieprzekraczającej pewnego ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji procentu „n" od dopuszczalnego zużycia, nie bierze się pod uwagę, nadwyżkę zaś przepału ponad ten procent dopuszczalnego zużycia przyjmuje się do obliczenia potrąceń za przepał „Z_2", które określa się według wzoru:

$$Z_2 = \left(R_w - D_w - \frac{nD_w}{100} \right) S_2$$

Obliczoną w ten sposób kwotę potrąca się z premii, wyrobionych przez parowozownię w następnych miesiącach, z zastosowaniem postanowień § 7 ust. 2.

§ 9.

1. Ogólną sumę premii przypadającą pracownikom parowozowni, dzieli się pomiędzy pracowników uczestniczących w premii według klucza zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji, określającego granice ilości udziałów, przysługujących poszczególnym uczestnikom premii.

2. W granicach ustalonych kluczem naczelnik oddziału mechanicznego wyznacza ilość udziałów dla naczelnika (zawiadowcy) parowozowni i jego zastępcy, dla pozostałych zaś pracowników parowozowni ilość udziałów wyznacza naczelnik (zawiadowca) parowozowni.

§ 10.

Premię dla pracowników oddziałów mechanicznych, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt, 2), lit. b) i dla pracowników wydziałów mechanicznych DOKP, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 2) lit. c) oblicza się według wzoru:

$$P_n = S_3 \,.\, U_n \,.\, a \left(1 + \frac{k\,(N - W)}{N} \right),$$

którego symbole mają następujące znaczenie:

P_n — wysokość premii poszczególnych uczestników premii w złotych,

S_3 — stawka premiowa w złotych, wyznaczona przez Ministerstwo Komunikacji (§ 3 ust. 1 pkt. 4),

U_n — ilość udziałów, wyznaczona przez Ministerstwo Komunikacji dla poszczególnych uczestników premii w zależności od spełnianych czynności,

a — współczynnik regulujący stawkę premiową. wyznaczony przez Ministerstwo Komunikacji dla poszczególnych DOKP i oddziałów mechanicznych w zależności od wielkości ich pracy,

k — współczynnik zachęcający, wyznaczony przez Ministerstwo Komunikacji w granicach od 10 do 100,

N — norma rozchodu węgla w kilogramach na 1000 bruttotonokilometrów, wyznaczona dla oddziału przez dyrekcję, dla dyrekcji zaś przez Ministerstwo Komunikacji,

W — rzeczywisty przeciętny rozchód węgla w kilogramach na 1000 bruttotonokilometrów, równający się ilorazowi ogólnej ilości węgla zużytego przez wszystkie parowozy, przydzielone do danego oddziału wzgl. do Dyrekcji, i ogólnej ilości tysięcy wykonanych przez te parowozy bruttotonokilometrów.

§ 11.

Premia określona w niniejszym zarządzeniu przysługuje tylko za czas pełnienia służby i można ją wypłacać pracownikom wymienionym w § 2 niezależnie od premii, pobieranej przez tych pracowników na podstawie innych zarządzeń.

§ 12.

Szczegółowe wskazówki dotyczące wyznaczania norm zużycia paliwa, oraz obliczania premii i podziału jej między poszczególnych pracowników podają przepisy wykonawcze do niniejszego zarządzenia wydane przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 13.

Premie, określone w niniejszym zarządzeniu, należy wypłacać najpóźniej do dnia 25 następnego miesiąca po miesiącu obrachunkowym.

§ 14.

W przypadkach ujawnienia nadużyć. popełnionych w celu uzyskania wyższej premii, winni nadużyć, niezależnie od odpowiedzialności służbowej, będą pozbawieni przysługującej im premii.

§ 15.

1. W razie stwierdzenia niewłaściwego wykonywania czynności służbowych. związanych z gospodarką cieplną, przez pracowników, wymienionych w § 2 ust. 1 pkt. 2) w miesiącu obrachunkowym, mogą być oni częściowo lub całkowicie pozbawieni premii za ten miesiąc.

2. Zastępcę naczelnika oddziału. naczelników parowozowni głównych, leżących poza siedzibą oddziału, ich zastępców oraz kontrolerów mechanicznych może pozbawić premii naczelnik służby mechanicznej na wniosek naczelnika oddziału mechanicznego, innych zaś pracowników — naczelnik oddziału mechanicznego.

§ 16.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1948 r. Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8. I. 46 r. nr Pers. 2-13366-45 w sprawie premii dla pracowników służby mechanicznej przedsiębiorstwa PKP za oszczędne użycie paliwa na parowozach.

Nr Pers. 2-4223-1-48.

82

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 lutego 1948 r. o wydaniu Przepisów wykonawczych do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1948 r. o premiowaniu pracowników przedsiębiorstwa PKP za oszczędne użycie paliwa na parowozach normalnotorowych.

§ 1.

Zatwierdza się Przepisy wykonawcze do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1948 r. o premiowaniu pracowników przedsiębiorstwa PKP za oszczędne użycie paliwa na parowozach normalnotorowych (Dz. Urz. M. K. Nr 7, poz. 81).

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1948 r.

Nr VI. 1-83-1-48.

Załącznik do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 lutego 1948 r. Nr VI. 1-83-1-48.

Przepisy wykonawcze do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1948 r. o premiowaniu pracowników przedsiębiorstwa PKP za oszczędne użycie paliwa na parowozach normalnotorowych.

§ 1.

Uczestnicy premii.

Wykaz pracowników parowozowni, którym przysługuje premia w myśl postanowień § 2 ust. 1, pkt. 2), lit. a), podaje załącznik 1.

Wykaz pracowników oddziałów i wydziałów mechanicznych DOKP, którym przysługuje premia w myśl postanowień § 2 ust. 1, pkt. 2) lit. b) i pkt. 2) lit. c) podaje załącznik 2.

Wykazy te zawierają również ilości udziałów, przysługujące pracownikom na poszczególnych stanowiskach.

§ 2.

Ustalanie norm rozchodu węgla.

1. Opierając się na normie ogólnej rozchodu węgla na 1000 bruttotonokilometrów, wyznaczonej przez Ministerstwo Komunikacji na pewien okres czasu, dyrekcje okręgowe powinny wyznaczać normy na okresy nie dłuższe niż trzy miesiące.

2. Normy dla poszczególnych seryj parowozów należy opracowywać na podstawie obliczeń teoretycznych, w zależności od charakterystyki parowozów i profilów obsługiwanych przez te parowozy odcinków, posiłkując się między innymi wskazówkami, podanymi we „Wskazówkach do obliczeń trakcyjnych" M 53. Wyniki tych obliczeń opartych na założeniach przeciętnych należy porównać z danymi statystycznymi o rozchodzie paliwa na parowozach dyrekcji. Określone w ten sposób normy należy sprawdzić przez jazdy próbne. Na podstawie danych statystycznych za okres ubiegłe należy określić, jakim wahaniom może ulegać rozchód węgla w zależności od pory roku i odpowiednio uwzględnić to przy wyznaczaniu norm, zwiększając je na miesiące chłodniejsze, a zmniejszając na miesiące cieplejsze.

3. Jeśli pewna seria parowozów, przydzielonych do jednej parowozowni obsługuje kilka odcinków o niedużych różnicach w profilach, to należy wypośrodkować normę przeciętną, uwzględniając w niej różne profile, proporcjonalnie do ilości przebiegów. wykonywanych przez tę serię na poszczególnych odcinkach. Przy znacznych różnicach profilów należy dla każdego odcinka wyznaczać osobne normy. Pod odcinkiem należy tu rozumieć cały obsługiwany odcinek linii od parowozowni macierzystej do parowozowni zwrotnej, dla którego powinna być wyznaczona jedna norma dla danej serii parowozów i dla danego rodzaju pracy.

4. Jeśli parowozy jakiejś serii w danej parowozowni obsługują pociągi i pasażerskie i towarowe, to należy wyznaczyć osobne normy na 1000 bruttotonokilometrów dla każdego rodzaju ruchu, jeśli zaś szybkość pociągów pasażerskich i towarowych różni się znacznie, to należy wyznaczać osobne normy również dla przebiegu parowozów w pociągach.

5. Specjalnie trudne lub łatwe warunki pracy poszczególnych parowozów danej serii uwzględnia się w postaci pewnego dodatku procentowego lub obniżki normy Na przykład, przy normie dla serii parowozów manewrowych danej parowozowni, z których część pracuje wyłącznie lub przeważnie na górce przetokowej, należy ustalić, że dla parowozów, pracujących na górce, normę zwiększa się o pewien procent. W podobny sposób, w miarę posiadanego materiału statystycznego, należy odróżniać normy dla parowozów nowych lub tych, które świeżo wyszły z naprawy głównej, obniżając dla nich na okres pół roku po wyjściu z fabryki lub z naprawy głównej o 5—10% normę, wyznaczoną dla ogółu parowozów tej serii.

6. Po obliczeniu norm należy sprawdzić, czy wynikający z nich rozchód dopuszczalny nie przekroczy rozchodu dopuszczalnego, wynikającego z normy, wyznaczonej przez Ministerstwo Komunikacji. W tym celu należy poszczególne normy pomnożyć przez przewidywane na dany miesiąc ilości pracy poszczególnych seryj parowozów i sprawdzić, czy suma tych iloczynów nie jest większa od iloczynu, otrzymanego przez pomnożenie wyznaczonej przez Ministerstwo Komunikacji normy przez przewidzianą na ten miesiąc ogólną ilość bruttotonokilometrów, które mają być wykonane przez wszystkie parowozy dyrekcji.

7. Ustalone normy należy zawczasu podać do wiadomości drużyn parowozowych i innych pracowników, mających wpływ na wielkość zużycia węgla.

§ 3.

Obliczanie dopuszczalnego zużycia.

Zużycie dopuszczalne dla każdego parowozu równa się sumie iloczynów, otrzymanych przez pomnożenie norm rozchodu węgla, wyznaczonych przez dyrekcję dla danej serii parowozów w danej parowozowni dla poszczególnych rodzajów prac, przez liczby, określające wykonane ilości tych prac, które należy brać z dziennika pracy parowozów. Tak więc normy rozchodu węgla na 1000 brutto tono-km dla poszczególnych rodzajów ruchu kolejowego należy pomnożyć przez ilości tysięcy bruttotonokilom. wziętych z rubryk 12, 13 lub 14 dziennika pracy parowozów; normę na 1 km przebiegu parowozu w pociągach i luzem — pomnożyć przez ilość tego przebiegu, którą się otrzymuje z rubryk 10, 11 i 22; normę na godzinę pracy manewrowej — pomnożyć przez sumę ilości godzin tej pracy, wziętej z rubryki 35; normy dla pracy pomocniczej — pomnożyć przez ilości godzin tej pracy z rubryk 40, 41 i 42, wreszcie normę dla rezerwy — pomnożyć przez sumę ilości godzin rezerwy podaną w rubrykach 47+48+49+50. Suma otrzymanych w powyższy sposób iloczynów określa zużycie dopuszczalne, które oznaczamy symbolem „D".

§ 4.

Obliczanie oszczędności lub przepału oraz premii, wyrobionej przez poszczególne parowozy.

1. Od zużycia dopuszczalnego „D" odejmuje się zużycie rzeczywiste węgla „R", które się bierze z rubryki „74" dziennika pracy parowozów.

2. Zależnie od tego, czy „D" jest większe niż „R" czy odwrotnie, otrzymujemy różnicę D—R ze znakiem +, co oznacza, że parowóz uzyskał oszczędność, lub ze znakiem —, co oznacza, że parowóz zrobił przepał. Liczbę, wyrażającą uzyskaną oszczędność w tonach, mnoży się przez stawkę premiową „S_1", wyznaczoną przez Ministerstwo Komunikacji; iloczyn stanowi premię, wyrobioną przez dany parowóz.

3. Jeżeli parowóz zrobił przepał, to przed obliczeniem kwoty potrącenia, należy od przepału odjąć ilość, której nie bierze się pod uwagę i która ulega skreśleniu. Wyraża się ona w wysokości pewnego, ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji procentu „m" od zużycia dopuszczalnego „D". Jeśli przepał nie przekracza tego procentu „m" od zużycia dopuszczalnego, to skreśla się go całkowicie; jeśli przepał jest większy od procentu „m", to nadwyżka ponad ten procent, tj. różnica $R - D - \frac{mD}{100}$ pomnożona przez stawkę S_1, stanowi kwotę do potrącenia za przepał.

4. Charakterystyczne liczby obliczenia premii, lub przepału wyrobionych przez parowóz, oraz ostateczny wynik tego obliczenia należy wpisać na marginesie 4-ej strony dziennika pracy parowozów.

§ 5.

Podział premii za oszczędność paliwa i kwoty za przepał pomiędzy poszczególnych pracowników drużyn parowozowych.

1. Wyrobioną przez parowóz premię dzieli się pomiędzy pracowników drużyn parowozowych, którzy w danym miesiącu parowóz obsługiwali, w sposób wskazany w § 6 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia br. W tym celu wyrobioną przez parowóz kwotę premii dzieli się przez ilość wykonanych przez parowóz w danym miesiącu kilometrów. Iloraz daje tzw. premię jednostkową, tj. premię, przypadającą na 1 kilometr. Tę premię jednostkową, obliczoną z dokładnością do jednego grosza, mnoży się następnie przez mnożnik „f", określający udział w premii dla

maszynistów, pomocników maszynistów i palaczy (trzeciaków). Przy drużynach dwuosobowych mnożnik „f" wynosi: dla maszynistów 0,6, dla pomocników maszynistów — 0,4. Przy drużynach trzyosobowych mnożnik „f" wynosi: dla maszynistów 0,45, dla pomocników maszynistów 0,30 i dla palaczy 0,25. Wyniki tego mnożenia mnoży się przez ilości kilometrów, wykonanych na danym parowozie przez poszczególnych pracowników wymienionych kategorii, i w ten sposób otrzymuje się premię, przypadającą dla poszczególnego pracownika, którą oblicza się z dokładnością do jednego złotego.

2. W analogiczny sposób dzieli się pomiędzy poszczególnych pracowników kwotę za przepał, wynikły na parowozie.

3. Po obliczeniu premii, zarobionych przez pojedyńczego pracownika w danym miesiącu na wszystkich parowozach, które dany pracownik obsługiwał, jak również obciążających go kwot za przepały, należy kwoty te potrącić z przypadającej mu premii. Jeśli suma potrąceń za przepały przewyższa kwotę premii, premii nie wypłaca się wcale, niepotrąconą zaś nadwyżkę kwot za przepały zapisuje się jako dług do potrącenia z premii, jakie będą wyrobione w miesiącach następnych. Jeśli kwota premii jest większa od sumy potrąceń za przepały w miesiącu obrachunkowym, z premii potrąca się jeszcze ewentualne zaległe długi za przepały z poprzednich miesięcy. Długi te jednak wolno potrącać tylko do połowy wysokości zarobku premiowego, uzyskanego w miesiącu obrachunkowym, tj. do wysokości 50% kwoty premii, przypadającej po odliczeniu długu za przepały, wynikłe w miesiącu obrachunkowym. Jeśli zaległe długi za przepały przewyższają połowę wyrobionej w miesiącu obrachunkowym premii, to nadwyżkę tę zapisuje się jako dług do potrącenia w miesiącach następnych.

4. Dla ułatwienia obliczenia zarobków poszczególnych pracowników z tytułu premii za oszczędne użycie paliwa na parowozach należy prowadzić dla każdego członka drużyn parowozowych zestawienie według załączonego wzoru podanego w załączniku 3. W zestawieniu tym wpisuje się: w rubryce 1-ej — rok i miesiąc, do którego odnoszą się zapisy; w rubr. 2-ej — serie i numery parowozów, które pracownik obsługiwał, wpisując każdy parowóz w osobnym wierszu; w rubr. 3-ej — w jakim charakterze — maszynisty, pomocnika czy palacza na parowozie jeździł, przy tym, jeśli pracownik część przebiegu na danym parowozie wykonał w charakterze maszynisty i część w charakterze pomocnika, to należy w osobnych wierszach wypisać odnoszące się do tych przebiegów dane; w rubryce 4-ej wpisuje się mnożnik „f", odpowiadający czynnościom, jekie pracownik na danym parowozie wykonywał, tj. 0,6 lub 0,4, przy drużynach dwuosobowych i 0,45, 0,30 lub 0,25 przy drużynach trzyosobowych; w rubryce 5-ej — przebieg, wykonany na danym parowozie (w razie wykonywania na jednym parowozie różnych czynności — odpowiednie przebiegi wypisać w osobnych wierszach); w rubr. 6-ej wysokość premii jednostkowej, tj. przypadającej na 1 parowozokilometr; w rubryce 7-ej wpisuje się zarobek premiowy, który równa się iloczynowi liczb z rubryk 4, 5 i 6-ej. Analogicznie w rubryce 8-ej wpisuje się kwotę za przepał, przypadającą na 1 parowozokilometr, w rubr. 9-ej kwotę ogólną za przepał, która równa się iloczynowi liczb z rubryk: 4, 5 i 8-ej. Po wpisaniu tych danych, odnoszących się do pracy na wszystkich obsługiwanych parowozach, zapisy podkreśla się kreską poziomą przez wszystkie rubryki zestawienia, poczem pod kreską wpisuje się w rubrykach 5, 7 i 9 sumy liczb z tych rubryk za cały miesiąc. W dalszych rubrykach wpisuje się pod kreską dalsze dane za cały miesiąc. W rubryce 10-ej wpisuje się wynik ostateczny, uzyskany w miesiącu obrachunkowym, tj. różnicę pomiędzy sumą premii, wyrobionych na poszczególnych parowozach, i sumą kwot za przepały. Jeśli suma premii jest wyższa od sumy kwot za przepały, wynik wpisuje się ze znakiem +, w przeciwnym przypadku wynik wpisuje się ze znakiem—. W rubryce 11 wpisuje się dług zaległy z poprzednich miesięcy. W rubryce 12-ej kwotę do wypłaty po odliczeniu od kwoty premii z rubryki 10-ej — długu z poprzednich miesięcy, który się odlicza w całości, jeśli nie przewyższa on połowy premii z rubr. 10-ej, i częściowo — w kwocie równej połowie premii z rubryki 10-ej, jeśli dług ten przekracza połowę premii z rubr. 10-ej. W rubryce 13-ej wpisuje się sumę długu, pozostałego do potrącenia w następnych miesiącach tj. w przypadku, jeśli pracownik żadnej premii w miesiącu obrachunkowym nie wyrobił i miał tylko przepały, —do rubryki 13-ej wpisuje się sumę liczb z rubryk 9-ej i 11-ej; w przypadku zaś, gdy wynik miesiąca obrachunkowego jest dodatni i w rubryce 10-ej jest liczba ze znakiem +, to do rubryki 13-ej wpisuje się w miarę potrzeby nadwyżkę długu z poprzednich miesięcy, której nie można było potrącić w miesiącu bieżącym. Po wpisaniu tych liczb należy znowu podkreślić je kreską poziomą przez wszystkie rubryki, aby oddzielić je od zapisów, odnoszących się do miesiąca następnego.

§ 6.

Obliczanie i podział premii dla pracowników parowozowni.

1. Przy obliczaniu premii dla pracowników parowozowni według wzoru, podanego w § 8 pkt 2) zarządzenia Ministra Komunikacji z 26.I.48 r. zużycie dopuszczalne „D_w" i zużycie rzeczywiste „R_w" należy obliczać, sumując zużycie dopuszczalne i rzeczywiste wszystkich parowozów, przydzielonych do danej parowozowni, niezależnie od tego, czy parowozy są stacjonowane w siedzibie parowozowni głównej, czy też w podległych jej parowozowniach pomocniczych i stacjach trakcyjnych. Do zapi-

sywania powyższych danych należy zużytkować wolne rubryki 60, 61 i 62 w miesięcznych zestawieniach ogólnych wyników z dzienników pracy parowozów i, zmieniwszy odpowiednio nagłówki tych rubryk, wpisać: w rubryce 60-ej — dopuszczalne zużycie węgla, w rubryce 61— rzeczywiste zużycie węgla, a w rubryce 62 — oszczędność ze znakiem +, lub przepał ze znakiem —.

2. Kwoty premii, przypadające dla poszczególnych parowozowni, dzieli się pomiędzy pracowników tych jednostek służbowych podług klucza, podanego w załączniku 1. Klucz ten określa ilość udziałów dla pracowników na poszczególnych stanowiskach służbowych.

3. Dla obliczenia premii poszczególnych pracowników należy przede wszystkim określić wartość jednego udziału i w tym celu zsumować ilości udziałów, przyznane wszystkim uczestnikom premii. Dzieląc ogólną kwotę premii, wyrobionej przez parowozownię, przez sumę udziałów wszystkich uczestników premii, otrzymujemy wartość jednego udziału. Wartość udziału, pomnożona przez ilość udziałów, przyznanych danemu pracownikowi, określa wysokość premii tego pracownika.

§ 7.

Obliczanie premii dla pracowników oddziałów i wydziałów mechanicznych.

Premie dla poszczególnych pracowników oddziałów i wydziałów mechanicznych oblicza się na podstawie wzoru, podanego w § 10 zarządzenia Ministra Komunikacji z 26 stycznia br. Najpierw oblicza się część wzoru, zawartą w nawiasach. Przy tym przyjmuje się następujące wartości współczynnika zachęcającego „k". W przypadkach, gdy przeciętny rozchód węgla na 1000 bruttotonokilometrów „W" jest mniejszy od normy „N", wartość współczynnika „k" równa się 10 (dziesięciu), w przypadkach zaś, gdy rozchód rzeczywisty „W" jest większy od normy „N", wartość współczynnika „k" równa się 20 (dwudziestu). Przy tych wartościach współczynnika „k" wysokość premii poszczególnego pracownika wzrasta o 10% za każdy procent zmniejszenia rozchodu rzeczywistego w stosunku do normy. Przy przekroczeniu normy wysokość premii każdego pracownika zmniejsza się o 20% za każdy procent przekroczenia normy i przy przekroczeniu normy o 5% pracownicy żadnej premii nie otrzymują. Po obliczeniu wartości wyrazu w nawiasach, należy wartość tę pomnożyć kolejno przez wartość stawki „S_3" i następnie przez współczynnik regulujący „a", podany w załączniku 4. Otrzymany iloczyn mnoży się przez przysługujące poszczególnym pracownikom ilości udziałów, wzięte z tabeli załącznika 2, w ten sposób otrzymuje się kwoty premii dla poszczególnych pracowników.

§ 8.

Obliczenie premii dla pracowników pełniących służbę związaną z gospodarką cieplną.

Pracownikom, uczestniczącym w premii obliczanej według postanowień §§ 6 i 7, którzy pełnili swą służbę związaną z gospodarką cieplną przez niepełny miesiąc, należy ilość przysługujących za miesiąc udziałów odpowiednio zmniejszyć. Np. za 20 dni służby przyjmuje się 2/3 normalnej ilości udziałów, przy czym ewentualnych ułamków udziałów nie uwzględnia się, zaokrąglając je w górę lub w dół według uznania wyznaczającego ilość udziałów.

§ 9.

Wypłata premii i zarachowanie wydatków.

1. Wypłat premii, określonych niniejszym zarządzeniem, dokonują oddziały mechaniczne dla swego personelu i dla personelu jednostek służbowych, podległych oddziałowi, jako wypłaty tymczasowe. Dla pracowników DOKP wypłaty zarządza wydział mechaniczny.

2. Wypłat premii należy dokonywać w nieprzekraczalnym terminie do dnia 25-go następnego miesiąca po miesiącu obrachunkowym.

3. Wydatki z tytułu premii dla drużyn parowozowych i pracowników parowozowni (zał. 1) pokrywa się z kredytów rzeczowych, przewidzianych na paliwo dla parowozów, natomiast wydatki z tytułu premii dla pracowników oddziałów i wydziałów mechanicznych (zał. 2) pokrywa się z kredytów osobowych, z których pracownicy ci są opłacani.

Załącznik 1
do Przepisów Wykonawczych
Nr VI. 1-83-1-48.

Wykaz ilości udziałów, przysługujących poszczególnym uczestnikom premii za oszczędne użycie paliwa na parowozach w parowozowniach.

l. p.	Stanowisko służbowe	Granice ilości udziałów	Uwagi
1	naczelnik parowozowni głównej I klasy	22	
2	naczelnik parowozowni głównej II klasy	18—22	
3	zawiadowca parowozowni głównej III klasy	16—20	
4	zastępca naczelnika parowozowni głównej	16—20	
5	pomocnik naczelnika parowozowni głównej, kierujący sekcją trakcyjną	14—18	
6	pomocnik zawiadowcy parowozowni głównej	12—16	
7	zawiadowca stacji, kierujący stacją trakcyjną	8	
8	instruktor służby mechanicznej	16—20	
9	dyspozytor parowozowni . .	14—18	
10	referent gospodarki cieplnej parowozowni	14—18	
11	pomocnik referenta gospodarki cieplnej	8—10	
12	palacz parowozowni . . .	14—18	
13	przemywacz kotłów parowozowych	12—14	
14	pomocnicy przemywacza kotłów	9—10	
15	przebijacze i przedmuchiwacze rur płomiennych parowozów .	10—12	

Załącznik 2
do Przepisów Wykonawczych
Nr VI. 1-83--1-48.

Wykaz ilości udziałów, przysługujących poszczególnym uczestnikom premii za oszczędne użycie paliwa na parowozach.

A. W wydziałach mechanicznych DOKP:

l. p.	Stanowisko służbowe	Ilość udziałów	Uwagi
1.	naczelnik służby mechanicznej	30	
2.	zastępca naczelnika służby mechanicznej	25	
3.	starszy kontroler służby mechanicznej	20—24	
4.	kierownik działu parowozowego	24	
5.	referent gospodarki cieplnej .	20	
6.	pomocnik referenta gospodarki cieplnej	15	
7.	kierownik referatu trakcji w dziale parowozowym . . .	18	

B. w oddziałach mechanicznych:

l. p.	Stanowisko służbowe	Ilość udziałów	Uwagi
1.	naczelnik oddziału mechanicznego	25	
2.	zastępca naczelnika oddziału mechanicznego	20	
3.	kontroler służby mechanicznej	15	
4.	referent gospodarki cieplnej .	18	
5.	pomocnik referenta gospodarki cieplnej	12	
6.	referent trakcyjny	12	

ODDZIAŁ MECHANICZNY

w ....

Parowozownia Główna

....

Załącznik 3

do Przepisów Wykonawczych Nr. VI. 1—83—1—48.

Zestawienie zarobków i potrąceń z tytułu premii za oszczędne użycie paliwa na parowozach

dla ....

(tytuł służbowy, nazwisko i imię pracownika)

Rok i miesiąc	Obsługiwane parowozy seria i nr.	Wykonywan. czynności maszyn. pom. maszyn. czy palacz.	Mnożnik „f"	Przebieg wykonany na danym parowozie km	Premia jednostkowa (na 1 parowkm) złotych i groszy	Zarobek premiowy na danym parow. w złotych	Kwota za przepał przypadająca na parkm. zł i gr	Suma kwot za przepał w złot.	Wynik za miesiąc obrachunk. premia + dług — w złot.	Zaległy dług z poprzedn. miesięcy	Kwota do wypłaty w bieżącym miesiącu	Pozostaje dług na miesiąc następny	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Załącznik 4
do Przepisów Wykonawczych
Nr VI. 1-83-1-48.

Wartość współczynnika regulującego „a" dla poszczególnych DOKP i oddziałów mechanicznych.

DOKP	Oddziały mechaniczne	Wartość współczynnika „a"
Warszawa	. . . .	0,9
	Warszawa—Zachodnia	0,9
	Warszawa—Wschodnia	0,8
	Warszawa—Praga	0,9
	Siedlce	0,8
Lublin	. . . .	0,9
	Lublin	0,9
	Skarżysko—Kamienna	1,0
Kraków	. . . .	1,0
	Kraków	1,0
	Kraków—Płaszów	1,0
	Nowy Sącz	0,9
	Rzeszów	0,9
Katowice	. . . .	1,2
	Katowice	1,1
	Tarnowskie Góry	1,2
	Gliwice	0,9
	Łazy	0,8
	Dziedzice	0,8
	Rybn k	0,9
	Opole	0,8
Łódź	. . . .	1,2
	Łódź Kaliska	1,2
	Częstochowa	1,1
	Ostrów Wkp.	0,9
	Kutno	0,8
Wrocław	. . . .	1,0
	Wrocław Gł.	1,0
	Kłodzko	0,8
	Jelenia Góra	0,9
	Legnica	0,9
	Żagań	0,8
Poznań	. . . .	1,0
	Poznań	1,1
	Gniezno	0,9
	Leszno	0,8
	Zbąszynek	0,8
Szczecin	. . . .	0,8
	Szczecin	0,8
	Białogard	0,8
	Słupsk	0,8
	Stargard	0,8
Gdańsk	. . . .	1,1
	Gdańsk	0,9
	Tczew	0,9
	Bydgoszcz	1,2
	Toruń	0,9
Olsztyn	. . . .	0,8
	Olsztyn	0,8
	Białystok	0,8

Załącznik 5.
do Przep sów Wykonawczych
Nr VI. 1-83--1-48.

Przykłady obliczania zużycia dopuszczalnego, premii za oszczędność paliwa i kwot za przepał.

A. Dla drużyn parowozowych.

Normy wyznaczone przez DOKP dla danej serii parowozów:

na 1000 bruttotonokilometrów . . . 45 kg
na 1 km przebiegu w pociągach i luzem 13 kg
na 1 godz nę pracy manewrowej stacyjnej 150 kg
na 1 godzinę rezerwy pozapociągowej . . 50 kg
Stawka premiowa S_1 za zaoszczędzenie 1 tony węgla — 750 zł.

Wykonana przez dany parowóz w miesiącu obrachunkowym praca:

bruttotonokilometrów	4.850.000
przebieg w pociągac h	4.170 km
„ luzem	130 km
praca manewrowa stacyjna . . .	24 godz.
rezerwa pozapociągowa	15 godz.
rzeczywiste zużycie paliwa . . .	260,7 t. węgla obl.

Obliczenie rozchodu dopuszczalnego „D"

$$D = 45 \times 4,850 + 13 \times (4170 + 130) + 150 \times 24 + 50 \times 15 = 218.250 + 55.900 + 3.600 + 750 = 278.500 \text{ kg} = 278,5 \text{ ton}$$

Oszczędność D — R = 278,5 — 260,7 = 17,8 t.
Prem a wyrobiona przez parowóz „P_1"

$$P_1 = 17,8 \times 750 = 13.350 \text{ złotych.}$$

Przebieg całkowity parowozu rzeczywisty i przeliczeniowy:

$$4170 + 130 + 120 + 30 = 4.450 \text{ km}$$

Prem a jednostkowa (przypadająca na 1 km przebiegu).

$$\frac{13.3}{4450} = 3 \text{ złote}$$

Wobec tego zapis na marginesie 4-ej strony dziennika pracy parowozów wygląda jak następuje:

„Zużycie dopuszczalne węgla:

na bruttotonokilometry — . . .	45×4850	=	218,250 ton
na przebieg w pociągach i luzem . . . . —	13×4300	=	55,900 ton
na pracę manewrową — . . .	150× 24	=	3,600 ton
na rezerwę —	50× 15	=	0,750 ton
Razem			278,500 ton
Zużycie rzeczywiste —			260,700 ton
Różnica D — R = ...		+	17,800 ton
Wyrobiona premia: . . .	17,8×750	=	13,350 zł

Przebieg całkowity parowozu rzeczywisty i przeliczeniowy: 4170+130+120+30 . . . . . 4.450 km
Premia jednostkowa (na 1 km. przebiegu)

$$\frac{13350}{4450} = 3 \text{ złote}$$".

W przypadku, gdyby zużycie rzeczywiste było większe od dopuszczalnego i wynosiłoby nie 260,7 tony lecz n.p. 295,5 tony, t.j. parowóz miałby przepał, to po obliczeniu sumy zużycia dopuszczalnego, dalsza część zapisu byłaby następująca:

„Razem zużycie dopuszczalne 278,500 ton
zużycie rzeczywiste 295,500 ton

Różnica D — R = — 17,000 ton.

Część przepału do skreślenia (5% zużycia dopuszczalengo) 278,5 × 0,05 = 13,925 ton.

Przepał do obliczenia kwoty potrącenia:

17,000 — 13,925 = 3,075 tony.

Kwota do potrącenia: 3,075 × 750 = 2306,25 zł.
Kwota do potrącenia przypadająca na 1 km

przebiegu $= \frac{2306,25}{4450} = 0,52$ złotego."

Podział kwoty premii między poszczególnych pracowników.

Przypuśćmy, że część przebiegu, mianowicie 1000 kilometrów, była wykonana przez drużyny trzyosobowe, pozostała część, t.j. 3450 km — przez drużyny dwuosobowe.

W składzie trzyosobowym jeździło dwóch maszynistów, z których pierwszy wykonał 600 kilometrów drugi 400 kilometrów; pomocników jeździło trzech, przebieg pierwszego wynosił 400 kilometrów, drugiego 350 kilometrów i trzeciego — 250 kilometrów; palaczy jeździło dwóch, z których pierwszy wykonał 600 kilometrów, drugi zaś 400 kilometrów.

W składzie dwuosobowym jeździło czterech maszynistów, z przebiegiem 1200, 1000, 750 i 500 kilometrów, oraz pięciu pomocników z przebiegiem 1000, 900, 700, 500 i 350 kilometrów.

Premia jednostkowa przy drużynach trzyosobowych wynosi: dla maszynisty — 3 × 0,45 = 1,35 zł, dla pomocnika — 3 × 0,3 = 0,90 zł i dla palacza — 3 × 0,25 = 0,75 zł.

Premia jednostkowa przy drużynach dwuosobowych wynosi: dla maszynisty — 3 × 0,6 = 1,80 zł, dla pomocnika — 3 × 0,4 = 1,20 zł

Zarobki premiowe poszczególnych pracowników drużyn trzyosobowych wynoszą:

maszyniści: pierwszy 1,35 × 600 = 810 zł, drugi — 1,35 × 400 =540 złotych; pomocnicy: pierwszy — 0,90 × 400 = 360 zł, drugi — 0,90 x 350 315 zł, trzeci 0,90 × 250 = 225 zł; palacze: pierwszy — 0,75 × 600 = 450 zł, drugi — 0,75 x 400 300 zł.

Zarobki premiowe pracowników drużyn dwuosobowych wynoszą:

maszyniści: I — 1,80 × 1200 = 2,160 zł, II — 1.80 × 1000 = 1.800 zł, III — 1,80 × 750 = 1350 zł, IV — 1,80 × 500 = 900 zł;

pomocnicy: I — 1,20 × 1000 = 1200 zł, II — 1,20 × 900 = 1080 zł, III — 1,20 × 700 = 840 zł, IV — 1,20 × 500 = 600 zł i V — 1,20 × 350 = 420 zł.

W analogiczny sposób należałoby podzielić między poszczególnych pracowników kwotę do potrącenia za przepał 2306,25 złotego w przypadku gdyby parowóz zrobił przepał.

B. Dla pracowników parowozowni.

Suma zużycia dopuszczalnego dla wszystkich parowozów przydzielonych do danej parowozowni głównej i podległych jej parowozowni pomocniczych i stacyj trakcyjnych $D_w = 4.800$ ton.

Zużycie rzeczywiste węgla na tychże parowozach

$R_w = 4.400$ ton

Stawka premiowa, wyznaczona przez Ministerstwo Komunikacji,

$S_2 = 75$ zł.

wtedy: uzyskana oszczędność

= 4.800 — 4.400 = 400 ton.

Wyrobiona przez parowozownię premia

$P_2 = 75 \times 400 = 30.000$ złotych.

Jeśli ogólna ilość udziałów wszystkich uczestników premii wynosi 600 udziałów, to wartość jednego udziału

$= \frac{30.000}{600} = 50$ złotych.

W razie wyznaczenia poszczególnym pracownikom-podanych niżej ilości udziałów, wysokość premii tych pracowników wyniesie:

naczelnik parowozowni —	udziałów 20, premia 50×20	1000 zł
instruktor służby mech. —	udziałów 16, premia 50×16 —	800 zł
referent gosp. cieplnej — . . .	udziałów 18, premia 50×18	900 zł
palacz parowozowni —	udziałów 17, premia 50×17	850 zł.
inny palacz parowozowni — . . .	udziałów 16, premia 50×16	800 zł.
przebijacz rur płom. —	udziałów 11, premia 50×11	550 zł.

W przypadku, gdyby zużycie rzeczywiste było większe od zużycia dopuszczalnego i wyniosło nie 4.400 lecz n.p. 5.000 ton, to powstałby przepał w wysokości $R_w - D_w = 5,000 - 4,800 = 200$ ton.

Jeśli procent „n" od zużycia dopuszczalnego, który określa górną granicę przepału nie branego w rachubę i ulegającego skreśleniu, został wyznaczony w wysokości n = 2%, to od przepału 200 ton odlicza się część ulegającą skreśleniu, która wynosi:

$\frac{4800 \times 2}{100} = 96$ ton

Nadwyżkę zaś przepału, t.j. 200 — 96 = 104 tony, bierze się do obliczenia kwoty do potrącenia, która wynosi:

$Z_2 = 104 \times 75 = 7.800$ złotych.

Wartość 1 udziału do potrącenia: $\frac{7.800}{600} = 13$ zł.

Potrącenia, przypadające na poszczególnych uczestników, oblicza się w sposób analogiczny jak premię, mnożąc wartość 1 udziału do potrącenia, przez ilość udziałów, wyznaczoną pracownikom.

C. Dla pracowników oddziałów i wydziałów mechanicznych.

Jeśli norma rozchodu węgla na 1000 bruttotonokilometrów, wyznaczona dla oddziału przez Dyrekcję, N = 70 kg.,
stawka premiowa S_3 = 100 złotych,
wysokość współczynnika regulującego, wyznaczonego dla oddziału przez Ministerstwo, a = 0,9;
wartości współczynnika zachęcającego:
przy W mniejszym od N, K = 10;
przy W większym od N, K = 20;
ogólne zużycie paliwa przez wszystkie parowozy przydzielone do oddziału wyniosło 10.240 ton; ilość zaś wykonanych przez te parowozy brutto - tonokilometrów 160 milionów, to

$$W = \frac{10.240}{160.000} = 0,064 \text{ tony} = 64 \text{ kg.}$$

Wartość wyrazu w nawiasach we wzorze, podanym w § 10 zarządzenia zasadniczego, wynosi

$$1 + \frac{K\,(N - W)}{N} = 1 + \frac{10\,(70 - 64)}{70} =$$
$$= 1 + 0,857 = 1,857.$$

Wartość wyrazu: $S_3 \,.\, a\,(1 + K\frac{(N - W)}{N})$

równa się 100 . 0,9 . 1,857 — 167,13 złot.

Naczelnik oddziału, któremu wyznaczono 25 udziałów, otrzymuje premię w wysokości
167,13 × 25 = 4178 złotych;

kontroler służby mechanicznej:
167,13 × 15 = 2507 złotych,

referent gospodarki cieplnej:
167,13 × 18 = 3008 złotych i t.d.

W przypadku, gdyby W było większe od N i wynosiłoby nie 64 lecz n.p. 73,5 kg, to wyraz w nawiasach wyglądałby następująco:

$$1 + 20\,\frac{(70 - 73,5)}{70} = 1 - \frac{20 \times 3,5}{70} =$$
$$= 1 - 1 = 0,$$

i pracownicy żadnej premii by nie otrzymali.

Jeśliby W wynosiło 72 kg, to wyraz w nawiasach wyglądałby:

$$1 + 20\,\frac{(70 - 72)}{70} = 1 - \frac{40}{70} = 1 - 0,57 = 0,43$$

Wartość wyrazu: $S_3 \,.\, a\,(1 + K\frac{(N - W)}{N})$

= 100 . 0,9 . 0.43 = 38,7 złotego

Wówczas premia naczelnika oddziału wyniosłaby 38,7 × 25 = 967,5 złotego, kontrolera służby mechanicznej: 38,7 × 15 = 580,5 złotego, referenta gospodarki cieplnej 38,7 × 18 = 696,6 złotego.

W podobny sposób oblicza się premie dla pracowników wydziałów mechanicznych.

83

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 lutego 1948 r. o premiowaniu drużyn parowozowych za wykorzystanie parowozów.

Na podstawie § 10 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 55, poz. 309) w brzmieniu rozporządzeń Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 51, poz. 288) i z dnia 12 września 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 295), oraz uchwał Rady Ministrów z dnia 12 września 1946 r. i 27 marca 1947 r. o premiach dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" zarządzam co następuje:

§ 1.

Drużynom parowozowym przyznaje się premię za należyte wykorzystanie parowozów, polegające na utrzymaniu wyznaczonej normy przebiegu.

§ 2.

1. Dla każdej grupy parowozów, pracujących w jednym turnusie lub wykonywujących podobną pracę, wyznacza się z góry normę przeciętnego przebiegu dobowego w parowozokilometrach. Norma ta pomnożona przez ilość dni, w ciągu których parowóz przy prawidłowej gospodarce i konserwacji powinien w miesiącu obrachunkowym pracować, stanowi miesięczną normę przebiegu.

2. Normy przeciętnego przebiegu dobowego parowozów określa się na podstawie turnusów pracy parowozów, zatwierdzonych przez D.O.K.P. Dla parowozów nie pracujących turnusowo normy te wyznacza z góry naczelnik służby mechanicznej, w ramach, ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji dla każdego okręgu dyrekcyjnego.

3. Ilość dni, w ciągu których poszczególne parowozy powinny w miesiącu obrchunkowym pracować, określa z góry naczelnik (zawiadowca) parowozowni, a zatwierdza naczelnik oddziału mechanicznego, wychodząc z założenia, że parowozu przy prawidłowej konserwacji nie powinno się przez naprawę bieżącą wytrącać z jego planu pracy.

4. Normy miesięcznego przebiegu parowozów oddział mechaniczny przedstawia naczelnikowi służby mechanicznej do zatwierdzającej wiadomości.

5. Jeżeli w ciągu miesiąca obrachunkowego zaplanowana ilość dni pracy parowozu uległa zmianie z przyczyn od stanu parowozu niezależnych albo zaszła konieczność użycia go do pracy

o innej normie przebiegu dobowego, wyznaczona norma miesięcznego przebiegu ulega rewizji według wskazówek podanych w przepisach wykonawczych do niniejszego zarządzenia, wydanych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 3.

1. Za utrzymanie normy miesięcznego przebiegu, określonej według postanowień § 2, drużyny parowozowe, które obsługiwały dany parowóz otrzymują premię, którą oblicza się po upływie każdego miesiąca i za każdy parowóz oddzielnie według wzoru:

$$P_o = S \cdot i \cdot d,$$

którego symbole mają następujące znaczenie:

P_o — premia w złotych za utrzymanie się w normie,

S — ryczałtowa stawka premiowa, wyznaczona przez Ministerstwo Komunikacji,

i — ilość drużyn parowozowych, wyznaczona planowo do obsługi danego parowozu,

d — ilość dni w miesiącu obrachunkowym, w ciągu których parowóz był czynny.

2. Za każdy jeden procent zmniejszenia miesięcznego przebiegu poniżej normy potrąca się, a za każdy jeden procent zwiększenia miesięcznego przebiegu powyżej normy dodaje się do premii, określonej według postanowień ust. 1, przy parowozach wyznaczonych do prowadzenia pociągów pasażerskich pięć procent, a przy pozostałych parowozach cztery procent wartości tej premii.

§ 4.

Wyrobione przez poszczególne parowozy premie mogą być dodatnie lub ujemne. Jeżeli premiowany parowóz przebiegł od ostatniej naprawy okresowej więcej niż 1/5 przebiegu między naprawami okresowymi, wyznaczonego przez Ministerstwo Komunikacji, wyrobioną przez niego premię dodatnią zwiększa się, a premię ujemną zmniejsza się za miesiące następujące po osiągnięciu 1/5 normy przebiegu między naprawami okresowymi aż do osiągnięcia 2/5 tej normy o 10%, za miesiące po osiągnięciu 2/5 normy przebiegu między naprawami okresowymi aż do osiągnięcia 3/5 tej normy o 20%, za następne miesiące aż do osiągnięcia 4/5 normy przebiegu między naprawami okresowymi o 35%, a po osiągnięciu 4/5 normy o 50 %.

§ 5.

1. Udział poszczególnych członków drużyny parowozowej (maszynisty, pomocnika maszynisty lub (palacza) w premii, przypadającej za dany parowóz, jest proporcjonalny do przebiegu dokonanego na tym parowozie i oblicza się według następującego wzoru:

$$U = \left(\frac{P_n}{B_m}\right) a.\, b.,$$

którego symbole mają następujące znaczenie:

U — udział w premii poszczególnego członka drużyny parowozowej,

P_n — premia w złotych przypadająca za wykorzystanie danego parowozu,

B_m — przebieg parowozu w parowozokilometrach, wykonany w miesiącu obrachunkowym,

a — mnożnik, który przy dwuosobowych drużynach równa się:

dla maszynisty 0,6
„ pom. maszynisty . . 0,4

przy trzyosobowych:

dla maszynisty 0,5
„ pom. maszynisty . . . 0,3
„ palacza (trzeciaka) . . 0,2

b — przebieg w parowozokilometrach, dokonany przez uczestnika premii na parowozie, za który obliczono premię.

2. Zarobek premiowy poszczególnego uczestnika premii jest sumą udziałów w premiach, wyrobionych przez obsługiwane przez niego parowozy.

3. Za każdy wypadek zepsucia się parowozu w drodze, powodujący wycofanie go z ruchu, potrąca się z zarobku premiowego maszyniście, któremu wydarzył się taki wypadek, kwotę równającą się stawce premiowej S (§ 3), pomocnikowi maszynisty kwotę równającą się 60% stawki premiowej, a palaczowi kwotę równającą się 40% tej stawki. Za wypadki zepsucia się parowozów w drodze na których przyczynę wyłączony jest jakikolwiek wpływ drużyny parowozowej, nie dokonuje się żadnych potrąceń.

4. Jeżeli zarobek premiowy, obliczony dla pewnego uczestnika premii za pewien miesiąc wypadnie równy zeru lub ujemny, wówczas nie wypłaca się mu w tym miesiącu żednej premii, a ujemny wynik nie podlega potrąceniu w następnych miesiącach.

§ 6.

Premię określoną w niniejszym zarządzeniu wypłaca się drużynom parowozowym, niezależnie od premii za oszczędne zużycie węgla, najpóźniej do dnia 25 miesiąca następnego po miesiącu obrachunkowym.

§ 7.

Szczegółowe wskazówki, wyznaczania norm i obliczania premii podają przepisy wykonawcze do niniejszego zarządzenia.

§ 8.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1948 r.

Nr Pers. 2-4223-2-48.

84

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 lutego 1948 r. o wydaniu przepisów wykonawczych do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 lutego 1948 r. o premiowaniu drużyn parowozowych za wykorzystanie porowozów.

§ 1.

Zatwierdza się przepisy wykonawcze do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 lutego 1948 r. o premiowaniu drużyn parowozowych za wykorzystanie parowozów. (Dz. Urz. M. K. Nr 7, poz. 83).

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1948 r.

Nr VI. 1-14-38-48.

Załącznik do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 16-II-194 8r. Nr VI. 1-14-38-48

Przepisy wykonawcze do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 lutego 1948 r. o premiowaniu drużyn parowozowych za wykorzystanie parowozów.

§ 1.

Ustalenie norm przebiegu parowozów.

1. Normy przeciętnego przebiegu dobowego parowozów, pracujących w turnusach, określa się, dzieląc przebieg w turnusie przez ilość parowozów objętych turnusem. Jeżeli jednak turnus nie obejmuje mycia parowozów, lecz przewidziany jest w tym celu parowóz zastępczy, należy od przebiegu w turnusie odjąć taką część przebiegu parowozu zastępczego, jaka przypada na jeden przebieg w turnusie, i dopiero wówczas podzielić go przez ilość parowozów turnusowych. Dla parowozów nie pracujących turnusowo normy przeciętnego przebiegu dobowego wyznacza z góry naczelnik służby mechanicznej na postawie zaplanowanych turnusów (obejmujących również mycie) w sposób wyżej wskazany, albo też na podstawie obliczeń, opartych na współczynnikach obrotu parowozów. Normy przeciętnego przebiegu dobowego parowozów w pociągach gospodarzych i roboczych wyznacza się na podstawie danych statystycznych z uwzględnieniem możliwie najlepszego wykorzystania parowozów, a dla parowozów manewrowych na podstawie turnusów opracowanych dla tej pracy, przyjmując jedną godzinę manewrów za 5 km przebiegu.

2. Na podstawie przewidywanych przewozów i przewidywanego odstawienia niektórych parowozów do naprawy okresowej lub do zapasu naczelnik (zawiadowca) parowozowni ustala dla poszczególnych parowozów, stanowiących ilostan rozporządzalny parowozowni, plan ich pracy na każdy miesiąc, polegający na określeniu z góry ilości dni, w ciągu których każdy parowóz powinien w tym miesiącu pracaować, wychodząc z założenia, że niezbędnej naprawy należy dokonywać w czasie mycia parowozu i że nie powinna ona w żadnym razie powodować wytrącenia parowozu z pracy. Do tak określonej przewidywanej ilości dni pracy parowozu dodaje się przewidywaną w planie ilość dni postoju w myciu i sumę tę mnoży się przez normę przebiegu dobowego, ustaloną według postanowień ust. 1, otrzymując w ten sposób miesięczną normę przebiegu.

3. Plan pracy poszczególnych parowozów wraz z normami przebiegu miesięcznego, sporządzony według wzoru podanego w załączniku 1, przesyła się najpóźniej **do dnia 25 każdego miesiąca** poprzedzającego miesiąc obrachunkowy w 3 egzemplarzach do oddziału mechanicznego. Naczelnik oddziału mechanicznego po zatwierdzeniu planu zwraca jeden egzemplarz do parowozowni, drugi przesyła do wydziału mechaniczego D.O.K.P., a trzeci pozostawia u siebie.

4. Jeżeli parowóz pracował w ciągu miesiąca obrachunkowego ściśle według zakreślonego planu pracy (ust. 2 i 3), to wówczas przyjmuje się do obliczenia premii określoną w tym planie normę przebiegu miesięcznego. W przeciwnym razie dokonuje się rewizji tej normy. W tym celu po upływie każdego miesiąca obrachunkowego parowozownia sporządza, na podstawie wykresu pracy parowozów, zestawienie dni zatrudnienia oraz norm przebiegu parowozów według podanego w załączniku 2 i przesyła je w terminie do dnia 10 miesiąca następnego po miesiącu obrachunkowym do oddziału mechanicznego. W zestawieniu tym należy przedstawić rzeczywiste zatrudnienie każdego parowozu w miesiącu obrachunkowym oraz określić ostateczną (zrewidowaną) normę miesięcznego przebiegu, będąca postawą do obliczenia premii przez oddział mechaniczny. Zestawienie to powinno obejmować wszystkie parowozy, stanowiące ilostan rozporządzalny danej parowozowni głównej (łącznie z parowozniami pomocniczymi i stacjami trakcyjnymi), które w miesiącu obrachunkowym były czynne.

5. Przy sporządzaniu tego zestawienia należy przestrzegać następujących postanowień:

1) jeżeli parowóz pracował przez cały miesiąc w jednym tylko turnusie lub wykonywał pracę o tej samej normie przebiegu dobowego, to wówczas jego ostateczna norma przebiegu miesięcznego $B = D.c$, gdzie „D" oznacza normę dobowego przebiegu, a „c" jest sumą dni pracy parowozu „d", dni postoju w myciu „m" oraz dni postoju w naprawie bieżącej lub wypadkowej „n" t.zn. $c = d + m + n$;

2) jeżeli w ciągu miesiąca obrachunkowego parowóz wykonywał pracę o różnych normach przebiegu dobowego, to wówczas

normę jego przebiegu miesięcznego obliczamy, posługując się wzorem:

$$B = D_1 . c_1 + D_2 . c_2 + D_3 . c_3 + \ldots$$

gdzie D_1, D_2, D_3 ... są to normy przebiegu dobowego w poszczególnych pracach (turnusach), a c_1, c_2, c_3, . są to dni zatrudnienia w poszczególnych pracach (turnusach) wraz z dniami mycia oraz naprawy bieżącej i wypadkowej, przy czym postój w naprawie między dwoma rodzajami pracy lub między pracą w dwóch różnych turnusach zalicza się do pracy względnie turnusu poprzedzających ten postój;

3) jeżeli postój w naprawie bieżącej lub wypadkowej przedłużył się na dnie miesiąca następującego po miesiącu obrachunkowym, to dnie te należy dodać do dni postoju w miesiącu obrachunkowym; w związku z tym ewentualnie dni naprawy przed pierwszą pracą w miesiącu obrachunkowym, a więc dni naprawy, wynikłej z pracy w miesiącu poprzednim, nie zalicza się do dni postoju w naprawie w miesiącu obrachunkowym;

4) jednorazowy postój w naprawie bieżącej lub wypadkowej, trwający dłużej niż 3 dni, zalicza się przy określaniu wartości „c" tylko w ilości 3 dni;

5) w wyjątkowych przypadkach, gdy wyłączony jest jakikolwiek wpływ drużyny parowozowej na przyczynę wycofania parowozu do naprawy, naczelnik oddziału mechanicznego ma prawo zezwolić na niezaliczanie dni postoju w takiej naprawie do ilości dni, określonej symbolem „c"; do przyczyn takich może być zaliczone np. najechanie na parowóz innego taboru, pęknięcie obręczy kołowej, wykolejenie z przyczyn od parowozu i jego obsługi niezależnych i t. p.

§ 2.

Obliczanie premii za utrzymanie normy przebiegu.

1. Stawka premiowa „S" wynosi 300 zł.

2. Ilość drużyn parowozowych „i", wyznaczoną planowo do obsługi parowozu, otrzymujemy przy parowozach pracujących w turnusie, dzieląc ilość drużyn przewidzianą w turnusie przez ilość parowozów objętych tym turnusem.

Dla parowozów nie pracujących według turnusu przyjmuje się $i = 2$ bez względu na ilość drużyn, które dany parowóz obsługiwały.

Dla parowozów obsługujących stałe manewry stacyjne, trwające całą dobę $i = 3$, dla manewrów trwających krócej „i" wyznacza się według turnusu.

3. Premię za utrzymanie normy przebiegu stanowi iloczyn stawki premiowej „S" ilości drużyn „i" wyznaczonej do obsługi parowozów danej grupy oraz ilość dni „d", w ciągu których parowóz był czynny w miesiącu obrachunkowym, co wyraża się wzorem:

$$P_o = S . i . d$$

4. Jeżeli parowóz wykonywał pracę objętą kilkoma turnusami o różnej ilości drużyn, przypadającej na jeden parowóz, to wówczas premie za utrzymanie normy przebiegu obliczamy ze wzoru:

$$P_o = S . (i_1 d_1 + i_2 . d_2 + i_3 . d_3 + \ldots)$$

gdzie i_1, i_2, i_3 ... są to ilości drużyn przypadające na jeden parowóz w poszczególnych turnusach, a d_1, d_2, d_3 . są to ilości dni pracy parowozu w poszczególnych turnusach (bez dni postoju w naprawie).

§ 3.

Obliczanie premii wyrobionej przez poszczególne parowozy.

1. Po sprawdzeniu ostatecznych norm miesięcznego przebiegu parowozów „B", podanych przez poszczególne parowozownie główne w zestawieniu według załącznika 2, oddział mechaniczny określa z dzienników pracy parowozów rzeczywiste przebiegi parowozów B_m dokonane w miesiącu obrachunkowym i oblicza dla każdego parowozu wyrobioną przez niego premię, posługując się wzorem:

$$P_n = P_o . \frac{100 \pm r . k.,}{100}$$

którego symbole mają następujące znaczenie:

P_n — premia w złotych wyrobiona przez dany parowóz,

P_o — premia za utrzymanie normy przebiegu $P = S . i . d$ (§ 2, ust. 3 i 4),

$$r = \frac{(B_m - B) . 100}{B}$$

jest to procent o jaki rzeczywisty przebieg parowozu B_m jest większy lub mniejszy od normy miesięcznego przebiegu B: jeżeli B_m jest większe od B stosuje się znak +, jeżeli B_m jest mniejsze od B stosuje się znak —;

$k =$ 5 dla parowozów, które w miesiącu obrachunkowym obsługiwały wyłącznie lub przeważnie pociągi pasażerskie, a dla pozostałych parowozów $k = 4$.

2. Kwoty premii wyrobionych przez poszczególne parowozy przyjmuje się do dalszych obliczeń z takim znakiem algebraicznym + lub —, jaki otrzymano z ich obliczenia.

3. Jeżeli parowóz przebiegł przed miesiącem obrachunkowym od ostatniej naprawy okresowej (głównej lub średniej) więcej niż 1/5 normy podanej w załączniku 3, wartość absolutną wyrobionej przez niego premii zwiększa się gdy premia jest dodatnia, lub zwiększa się, gdy premia jest dodatnia, lub procent wskazany w § 4 zasadniczego zarządzenia Ministra Komunikacji, mianowicie o 10%, gdy parowóz przed miesiącem obrachunkowym osiągnął 1/5 normy przebiegu między naprawami okresowymi, o 20%, gdy osiągnął 2/5 tej normy, o 35— gdy osiągnął 3/5 normy i o 50%, gdy osiągnął 4/5 tej normy.

4. Premię oblicza się za wszystkie parowozy stanowiące ilostan rozporządzalny danej parowozowni głównej, które w miesiącu obrachunkowym były czynne. Dla ułatwienia obliczenia premii należy stosować formularz w-g wzoru podanego w załączniku 4.

5. Obliczoną ostateczną kwotę premii Pn, wyrobionej przez każdy parowóz w danym miesiącu obrachunkowym, dzieli się przez rzeczywisty przebieg tego parowozu osiągnięty w tym miesiącu B_m otrzymując w ten sposób premię jednostkową na 1 parowozokilometr $\frac{P_n}{B_m}$. Tę jednostkową premię mnoży się przy trzyosobowych drużynach dla maszynisty przez a = 0,5, dla pomocnika maszynisty przez a = 0,3 dla palacza (trzeciaka) przez a = 0,2, a przy dwuosobowych drużynach dla maszynisty przez a = 0,6, dla pomocnika maszynisty przez a = 0,4 oraz przez przebieg „b", dokonany na tym parowozie w miesiącu obrachunkowym przez danego uczestnika premii (maszynistę, pomocnika maszynisty lub palacza). Wynik tego mnożenia stanowi udział danego pracownika w premii wyrobionej przez dany parowóz. Udział ten może być dodatni lub ujemny zależnie od tego, czy wyrobiona przez parowóz premia była dodatnia czy ujemna.

$$U_n = \left(\frac{P_n}{B_m}\right) a \cdot b$$

6. Jeżeli uczestnik premii (maszynista, pomocnik maszynisty lub palacz) obsługiwał w ciągu miesiąca obrachunkowego kilka parowozów, to jego zarobek premiowy stanowi algebraiczną sumę udziałów w premiach wyrobionych przez wszystkie obsługiwane przez niego parowozy.

7. Od zarobku premiowego poszczególnego uczestnika premii, obliczonego w powyżej podany sposób, potrąca się za każdy wypadek zepsucia się parowozu w drodze, który spowodował wycofanie go z ruchu:

maszyniście	300 zł
pom. maszynisty . . .	180 „
palaczowi (trzeciakowi) .	120 „

8. Dla obliczenia zarobków premiowych poszczególnych uczestników premii należy stosować formularz podany w załączniku 5.

§ 4.

Dokładność obliczeń.

1. Ilość drużyn parowozowych przypadających według turnusu na jeden parowóz, a więc wartość symbolu „i" oblicza się z dokładnością do dwóch miejsc dziesiętnych.

2. Procent „r" zwiększenia lub zmiejszenia normy miesięcznego przebiegu oblicza się z dokładnością do jednego miejsca dziesiętnego.

3. Kwoty premii wyrobionej przez poszczególne parowozy oblicza się z zaokrągleniem w górę do pełnych złotych.

4. Wartość premii jednostkowej oblicza się z dokładnością do jednego grosza.

§ 5.

Wypłaty premii i zarachowanie wydatków.

Wypłaty premii, określonej niniejszymi przepisami, dokonują oddziały mechaniczne dla drużyn parowozowych podległych parowozowni jako wypłaty tymczasowe, w terminie do dnia 25 następnego miesiąca po miesiącu obrachunkowym, pokrywając wydatek z kredytów osobowych rozdziału 4 B.

Oddział Mechaniczny
Parowozownia Główna

Załącznik 1
do Przepisów Wykonawczych
Nr. VI. 1—14—38—48.

Plan pracy parowozów na miesłąc.................................. 19........r.

Parowóz Ser. nr.	Rodzaj pracy	Norma dobowego przebiegu „D"	Przewidywana data				Planowana ilość dni			Norma miesięcznego przebiegu D. (d+m)
			wstawienia do naprawy		przybycia z naprawy		pracy „d"	mycia „m"	zapasu	
			główna	średnia	główna	średnia				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Parowozownia Główna

....

Załącznik 2

do Przepisów Wykonawczych

Nr. VI. 1—14—38—48.

Zestawienie dni zatrudnienia parowozów i norm przebiegu

za miesiąc .... 194....... r.

Parowóz ser. nr.	Rodzaj pracy	Norma dobowego przebiegu parowozu „D',	Planowa ilość drużyn „i"	Ilość dni według wykresu pracy parowozów						Ilość dni naprawy przyjęta do obliczania normy przebiegu „n"	Suma rubryk 5 + 8 + 11 c = d + m + n	Ostateczna norma miesięcznego przebiegu B = D · c	Uwagi
				pracy właściwej „d"	pracy zastępczej	wolnych od pracy	postoju w myciu „m"	w naprawie i w oczekiwaniu naprawy: bieżąca i wypad.	w naprawie i w oczekiwaniu naprawy: okres, i kasacji				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Uwaga: Wskazówki wypełniania poszczególnych rubryk na odwrocie

Wskazówki wypełniania rubryk zestawienia zatrudnienia parowozów.

W rubryce 1 wpisuje się kolejno serie i numery wszystkich przydzielonych parowozów, które w miesiącu obrachunkowym były czynne.

w rubryce 2 wpisuje się numer turnusu lub rodzaj pracy jak np. pociągi towarowe, manewry, pociągi robocze,

w rubryce 3 podaje się jako normę, przeciętny dobowy przebieg parowozu, wynikający z jego turnusu pracy, a dla parowozów pracujących poza turnusami pracy wpisuje się normę wyznaczoną przez naczelnika służby mechanicznej,

w rubryce 4 wpisuje się wynikającą z turnusu ilość drużyn przypadającą na jeden parowóz, a dla parowozów nie pracujących w turnusie i = 2, dla parowozów, na stałych manewrach trwających całą dobę i = 3.

rubryki 5, 6, 7, 8, 9 i 10 wypełnia się zgodnie z danymi wykresu pracy parowozów — suma tych rubryk powinna odpowiadać ilości dni w miesiącu obrachunkowym,

w rubryce 11 podaje się ilość dni postoju w naprawie bieżącej i wypadkowej, którą w myśl postanowień § 1 ust. 5 p. 3, 4 i 5 uwzględnia się dla obliczania normy miesięcznego przebiegu.

w rubryce 12 podaje się sumę rubryk 5 +8 + 11.

w rubryce 13 podaje się ostateczną normę miesięcznego przebiegu określoną według postanowień paragrafu 1 ust. 5 p. 1 i 2.

w rubryce 14 podaje się wyjaśnienia różnicy między danymi rubryki 9 i rubryki 11; podaje się tu również daty ewentualnego przyjęcia lub oddania parowozu z innej lub do innej parowozowni.

Załącznik 3.
do Przepisów Wykonawczych
Nr VI. 1-14-38-48.

Normy przebiegu parowozów między naprawami okresowymi.

Grupa	Seria parowozów	Norma przebiegu między naprawami okresowymi
I	Pm1, Pm2, Pm3, Pm36, Pł1, Pł31	70.000 km
II	Pk1, Pk2, Pn11, Ok1, Ok22, Ok2, Oł1, Ty246	65.000 „
III	Pd4, Pd5, Os24, OKo1, Tr202, Ty1, Ty3, Ty4, Ty23, Ty37, Ty42, Ty43, Ty45	60.000 „
IV	Pd1, Od2, Oi1, Oi2, Oi101, Ol11, Ol12, OKi1, OKi2, OKl2, OKl12, OKl27, Tr201, Tr203, Ty2, Ty5	55.000 „
V	OKz32, Tp3, Tp4, Tr3, Tr5, Tr6, Tr7, Tr12, Tr20, Tr21, Tw1, Tw11, Tw12, TKł3	50.000 „
VI	Th3, Th17, Th24, Ti2, Ti4, Ti11, Ti12, Tp1, Tp2, Tp15, Tp106, Tp108, Tp109, Tr11, TKł1, TKł2, TKw1 TKw2, TKw3	45.000 „
VII	TKh1, TKh5, TKh14, TKh17, TKh100, TKi1, TKi2, TKi3, TKi100, TKp1, TKp11, TKp12, TKp100, TKp101, TKb100	40.000 „

Załącznik 4

do Przepisów Wykonawczych
Nr. VI. 1—14—38—48.

Oddział Mechan. ....

Parowozownia Główna......................

Miesiąc .... 19........ r.

Obliczenie premii wyrobionych przez poszczególne parawozy za ich wykorzystanie.

Parowóz ser., nr	Planowa ilość drużyn „i"	Ilość dni pracy parowozu w mies. obr. „d"	Premia za utrzymanie normy przebiegu $P_0 = S. i. d$	Ostateczna norma miesięcznego przebiegu B	Rzeczyw. przebieg w mies. obrach. Bm	% zwiększenia + lub zmniejszenia — normy mies.	wartość k	Premia wyrobiona przez parowóz Pn	Przebieg od ostatniej naprawy okresow. przed mies. obr.	% zwiększenia + lub zmiejszenia — premii (rub. 10)	Ostateczna premia wyrobiona przez parowóz P_n	Premia jednostkowa $\frac{P_m}{Bm}$
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Oddział Mechan. ....

Parowozownia Główna ....

Miesiąc .... 19......... r.

Załącznik 5

do Przepisów Wykonawczych
Nr. VI. 1—14—38—48.

Obliczenie zarobków premiowych drużyn parowozowych za wykorzystanie parowozów

Nr p.	Nazwisko i imię	Wykonywane czynności: maszynista, pomocnik, palacz	Obsługiwane parowozy ser. nr	Premia jednostkowa w złotych	mnożnik „a"	Dokonany przebieg par. km	Udział w premii Un	Suma algebraiczna udziałów	Ilość zepsuć parowozów	Potrącenie za zepsucia	Ostateczny zarobek premiowy
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Załącznik 6.
do Przepisów Wykonawczych
Nr VI. 1-14-38-48.

Przykłady obliczenia premii za wykorzystanie parowozów.

1. Parowóz Pt 31—26 przeznaczony do prowadzenia pociągów pośpiesznych według turnusu nr. 1, obejmującego 6 parowozów i 15 drużyn.

Przebieg w 6-dniowym turnusie 2368 km, zatem norma dobowego przebiegu

$D = \frac{1970}{6} = 394{\cdot}6$ km. a norma miesięcznego przebiegu

$B = 394{\cdot}6 \times 30 \cong 11.840$ km.

Parowóz pracował zgodnie z miesięcznym planem, a nawet skracając postój w myciu obsłużył pociąg nadzwyczajny, wskutek czego jego miesięczny rzeczywisty przebieg wyniósł $B_m = 12.080$ km.

Planowana ilość drużyn $i = \frac{15}{6} = 2.50$

Premia za utrzymanie normy przebiegu

$P_o = S . i . d = 300 \times 2{,}50 \times 28 = 21.000.$ zł

Premia wyrobiona przez parowóz

$P = P_o . \frac{100 \pm r.k}{100}$ gdzie $k = 5$

$r = \frac{(B_m - B)\,100}{B} = \frac{(12.030 - 11.840).100}{11.840} = 2\%$

a więc $P = 21.000 \frac{100 + 2 \times 5}{100} =$

$= 21.000 \frac{110}{100} = 23.100$ zł

Ponieważ parowóz przebiegł przed miesiącem obrachunkowym od ostatniej naprawy głównej 15.420 km, a więc ponad 1/5 normy przebiegu między naprawami okresowymi, wyrobioną przez niego premię zwiększamy o 10% tak, że ostateczna premia wynosi

$P' = 1{,}10 \times 23.100 = 25.410$ zł

Premia jednostkowa $\frac{P'}{B_m} = \frac{25.410}{12.080} = 2{,}10$ zł

2 Parowóz Ok 22—67 przeznaczony do prowadzenia pociągów osobowych według turnusu nr. 3, obejmującego 5 parowozów i 12 drużyn.

Przebieg w 5-cio dniowym turnusie 1420 km, zatem norma dobowego

przebiegu $D = \frac{1420}{5} = 284$ km, a norma

miesięcznego przebiegu $284 \times 30 = 8520$ km.

Ilość drużyn wyznaczonych planowo do obsługi parowozu wynosiła

$i = \frac{12}{5} = 2{,}40$

Parowóz pracował zgodnie z miesięcznym planem pracy, dwa razy został wytrącony z turnusu po jednym dniu z powodu zapisania naprawy bieżącej i wskutek tego przebieg jego w miesiącu obrachunkowym wyniósł 8092 km, a ilość dni pracy wynosiła 28 zamiast 30.

Przebieg parowozu od ostatniej naprawy okresowej dokonany przed miesiącem obrachunkowym wynosił 9. 675 km, a więc poniżej 1/5 normy.

Premia za utrzymanie normy przebiegu

$P_o = S.i.d. = 300 \times 2.40 \times 28 = 20.160$ zł.

Ponieważ parowóz nie wykonał swej normy przebiegu, premię przez niego wyrobioną obliczamy według wzoru

$P = P_o . \frac{100 \pm r.k}{100}$ gdzie $k = 5$

a $r = \frac{(B_m - B).100}{B} = \frac{(8.092 - 8520).100}{8520} =$

$= - 5\%$

zatem $P = 20.160 \times \frac{100 - 25}{100} = 20.160 \times$

$\times 0{,}75 = 15.120$ zł

Premia jednostkowa $\frac{P}{B_m} = \frac{15.120}{8092} = 1{,}87$ zł

3. Parowóz Ok1—85 przeznaczony do prowadzenia pociągów osobowych według turnusu nr 5, obejmującego 8 parowozów i 18 drużyn. Przebieg w 8-mio dniowym turnusie 1490 km, zatem norma dobowego przebiegu

$D = \frac{1490}{8} = 186$ km, a norma miesięcznego przebiegu 5.580 km.

Ilość drużyn wyznaczona planowo do obsługi parowozu wynosiła

$i = \frac{18}{8} = 2{,}25.$

W miesiącu obrachunkowym parowóz był czynny, zamiast 27 dni, tylko 22 dni, 3 razy był w myciu po 1 dniu (zgodnie z planem), 2 razy był w naprawie po 1 dniu i 3 dni był wolny od służby z powodu zmiany turnusu. Wobec tego jego norma miesięcznego przebiegu ulega rewizji. W tym celu oblicza się ją według wzoru: $B = D . C$, gdzie

$c = d + m + n = 22 + 3 + 2 = 27$

a więc ostateczna (zrewidowana) norma miesięcznego przebiegu

$B = 186 \times 27 = 5022$ km

Premia za utrzymanie normy przebiegu

$$P_o = S\ i\ d = 300 \times 2{,}25 \times 22 = 14.850 \text{ zł}$$

Rzeczywisty przebieg parowozu w miesiącu obrachunkowym wyniósł $B_m = 4.456$ km, zatem premię wyrobioną przez parowóz obliczamy według wzoru

$$P = P_o \cdot \frac{100 \pm r.k}{100} \quad \text{gdzie } k = 5$$

$$a\ r = \frac{(B_m - B).100}{B} = \frac{(4.456 - 5022).100}{5022} = -11{,}2\%$$

$$\text{a więc } P = 14{,}850\ \frac{100 - 11{,}2 \times 5}{100} =$$

$$= 14.850\ \frac{100 - 56}{100} = 14.850 \times 0{,}44 = 6.534 \text{ zł.}$$

Parowóz Okl—85 przebiegł przed miesiącem obrachunkowym od ostatniej naprawy średniej 17.814 km, a więc ponad 1/5 normy przebiegu między naprawami okresowymi, wobec czego wyrobioną przez ten parowóz premię zwiększamy o 10%, tak że ostateczna premia wynosi

$$P' = 1{,}10 \times 6{,}534 = 7.187 \text{ zł}$$

$$\text{Premia jednostkowa } \frac{P'}{B_m} = \frac{7.187}{4.456} = 1.61 \text{ zł}$$

4. Parowóz Ty42—125 przeznaczony do prowadzenia pociągów towarowych miał przybyć z naprawy średniej w dniu 5 miesiąca obrachunkowego. Według planowanego turnusu dobowy przebieg parowozów obsługujących pociągi towarowe wynosi 125 km. Wobec tego w planie pracy przyjęto normę miesięcznego przebiegu równą $125 \times 25 = 3125$ km.

Parowóz przybył z naprawy średniej dopiero 6 dnia miesiąca obrachunkowego i pracował przy obsłudze pociągów towarowych łącznie 19 dni z czego 16 dni był czynny, 1 dzień (pełną dobę) był w myciu i dwa razy po 1 dniu (pełnej dobie) w naprawie bieżącej, a następnie przydzielono go zastępczo do obsługi pociągów osobowych według turnusu Nr 5, z przeciętnym dobowym przebiegiem 186 km. W pracy tej był parowóz czynny 3 dni, poczym stał w naprawie bieżącej przez 8 dni aż do 6 dnia miesiąca następnego.

Wobec opóźnionego przybycia z naprawy średniej i zmiany rodzaju pracy, ustalona w planie pracy norma miesięcznego przebiegu ulega rewizji.

Ostateczna norma miesięcznego przebiegu

$$B = D_1 \cdot c_1 + D_2 \cdot c_2$$

$$\text{gdzie } D_1 = 125 \text{ km}$$

$$c_1 = d_1 + m_1 + n_1 = 16 + 1 + 2 = 19$$

$$D_2 = 186 \text{ km}$$

$$c_2 = d_2 + m_2 + n_2 = 3 + 0 + 3 = 6$$

przyczym n_2, które w rzeczywistości wynosiło 8 dni, przyjmujemy równe tylko 3 dni w myśl postanowień § 1 ust. 5 p. 4 przepisów wykonawczych.

$$B = 125 \times 19 + 186 \times 6 = 2375 + 1116 = 3491 \text{ km}$$

Planowa ilość drużyn przy bezturnusowej obsłudze pociągów towarowych $i = 2$, natomiast przy pracy według turnusu nr 5 $i = 2{,}25$, zatem premia za utrzymanie normy przebiegu:

$$P_o = S\ (i_1 . d_1 + i_2 . d_2) = 300 \times (2 \times 16 + 2{,}25 \times 3) = 11.625 \text{ zł}$$

Rzeczywisty przebieg parowozu w miesiącu obrachunkowym według dziennika pracy wyniósł $B_m = 2.950$ km, a zatem premia wyrobiona przez parowóz

$$P = P_o \cdot \frac{100 \pm r\,k}{100} \quad \text{gdzie } k = 4$$

$$r = \frac{(B_m - B).100}{B} = \frac{(2950 - 3491).100}{3491} = -15{,}5\%$$

$$\text{a więc: } P = 11.625 \times \frac{100 - 15{,}5 \times 4}{100} =$$

$$= 11.625 \times 0{,}38 = 4.417{,}50 \text{ zł}$$

$$\text{Premia jednostkowa } \frac{P}{B_m} = \frac{4.418}{3.491} = 1{,}26 \text{ zł}$$

5. Parowóz Ty2—876, przeznaczony do prowadzenia pociągów towarowych, ma w planie przewidziane 28 dni pracy i 2 razy po 1 dniu postoju w myciu według planowanego turnusu, z którego wynika przeciętny dobowy przebieg 120 km. Wobec tego przyjęto w planie pracy normę miesięcznego przebiegu równą $120 \times 30 = 3.600$ km.
W rzeczywistości parowóz zatrudniony był przy obsłudze pociągów towarowych łącznie 19 dni, z czego tylko 6 dni był czynny, 1 dzień był w myciu i 12 dni był w naprawie bieżącej; następnie po 2 dniowym postoju, jako wolny od pracy, objął pracę na stałych manewrach stacyjnych, którą wykonywał przez 5 dni, a następnie od 27 dnia miesiąca obrachunkowego aż do końca miesiąca t. j. przez 4 dni był w naprawie bieżącej.

Wobec przerwy w pracy i zmiany jej rodzaju ustalona w planie norma miesięcznego przebiegu podlega rewizji.

Ostateczna norma miesięcznego przebiegu:

$$B = D_1 . c_1 + D_2 c_2$$

$$\text{gdzie } D_1 = 120 \text{ km}$$

$$c_1 = d_1 + m_1 + n_1 = 6 + 1 + 8 = 15$$

przyczym n_1 przyjmuje się równe 8 a nie 12, ponieważ na 12 dni naprawy złożyły się 2 postoje po 2 dni, 1 postój 1 dzień i 1 postój 7 dni, który przyjmuje się tylko jako 3 dni.

$$D_2 = 100 \text{ km (na manewrach stałych)}$$

$$c_2 = d_2 + m_2 + n_2 = 5 + 0 + 3 = 8$$

przyczym 4-o dniowy postój w naprawie przyjmuje się jako 3 dni.

$$B = 120 \times 15 + 100 \times 8 = 2600 \text{ km}$$

Jako planową ilość drużyn przy pozaturnusowej obsłudze pociągów towarowych przyjmuje się $i = 2$, a przy stałych manewrach stacyjnych $i = 3$, zatem premia za utrzymanie normy przebiegu:

$$P_o = S.(i_1 . d_1 + i_2 . d_2) = 300 (2 \times 6 + 3 \times 5) = 8.100 \text{ zł}$$

Rzeczywisty przebieg parowozu w miesiącu obrachunkowym według dziennika pracy wyniósł Bm = 1380 km, a zatem premia wyrobiona przez parowóz

$$P = P_o . \frac{100 \pm r.k}{100} \qquad \text{gdzie } k = 4$$

$$r = \frac{(B_m - B)\, 100}{B} = \frac{(1380 - 2600)\, 100}{2600} = -47\%$$

$$\text{a więc: } P = 8.100 \frac{100 - 47 \times 4}{100} = 8.100 \frac{82}{100} = -6.642 \text{ zł}$$

Parowóz Ty2—876 przebiegł przed miesiącem obrachunkowym od ostatniej naprawy średniej 38,570 km, a więc ponad 3/5 normy przebiegu między naprawami okresowymi, wobec czego absolutną wartość ujemnej premii zmniejszamy o 35% tak, że ostateczna premia wynosi

$$P' = -0{,}65 \times 6.642 = -4.317 \text{ zł}$$

$$\text{Premia jednostkowa } \frac{P'}{B} = \frac{-4.317}{1380} = -3{,}12 \text{ zł}$$

5. Parowóz TKw1—32 przeznaczony na stałe manewry, trwające przez całą dobę, obsługiwany w turnusie przez 3 drużyny, przewidziany do wysłania do naprawy średniej w dniu 26-tym miesiąca obrachunkowego, pracował przez cały miesiąc zgodnie z planem.

Norma dobowego przebiegu 100 km, zatem norma miesięcznego przebiegu

$$D (d+m) = 100 (23+2) = 2500 \text{ km.}$$

W miesiącu obrachunkowym parowóz był 4 razy po jednym dniu odstawiany do naprawy bieżącej, wskutek czego jego rzeczywisty przebieg wyniósł $B_m = 1820$ km.

Premia za utrzymanie normy przebiegu

$$P_o = S. i. d = 300 \times 3 \times 19 = 17.100 \text{ zł}$$

Premia rzeczywiście wyrobiona

$$P = P_o \frac{100 \pm r.k}{100} \qquad \text{gdzie } k = 4$$

$$\text{a } r = \frac{(B_m - B)\, 100}{B} = \frac{(1820 - 2500)\, 100}{2500} = -27{,}2\%$$

$$\text{a więc } P = 17.100 \frac{100 - 27{,}2 \times 4}{100} = 17.100 \frac{-8{,}8}{100} = -1504 \text{ zł}$$

Ponieważ parowóz TKw1—52 przebiegł przed miesiącem obrachunkowym od ostatniej naprawy średniej 39.650 km, a więc ponad 4/5 normy, **absolutną wartość premii** zmniejszamy o 50%, wobec czego ostateczna premia wyniesie

$$P' = -0{,}50 \times 1.504 = -752 \text{ zł}$$

$$\text{Premia jednostkowa } \frac{P'}{B} = \frac{-752}{1820} = -0{,}41 \text{ zł}$$

85

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 10 marca 1948 r. w sprawie zmiany okólnika o opłacaniu pracowników umownych w czasie choroby.

Ust. 2 pkt. 1) lit. b) okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 stycznia 1948 r. w sprawie opłacania pracowników umownych w czasie choroby (Dz. Urz. M. K. Nr 1, poz. 6) otrzymuje brzmienie następujące:

„fizyczni przez 2 dni; jeżeli jednak czas trwania niezdolności do pracy, wskutek choroby trwa co najmniej 3 dni, pracownicy fizyczni mają prawo w myśl art. 95 ust. 2 powyższej ustawy do zasiłku chorobowego za każdy dzień stwierdzonej niezdolności do pracy przez okres do 26 tygodni, nie wyłączając niedziel i świąt, od pierwszego dnia niezdolności do pracy; w tym ostatnim przypadku wstrzymuje się wypłatę wynagrodzenia od 1 dnia niezdolności do pracy."

Nr Pers. 2-4-3-48.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

86

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 lutego 1948 r. w sprawie czynszu dzierżawnego za wynajem parowozów.

Ministerstwo Komunikacji zarządza z ważnością od dnia 10 lutego 1948 r. co następuje:

1. Pod względem wysokości stawek czynszu dzierżawnego parowozy PKP dzielą się na następujące grupy:

Grupa	Ilość osi wiązanych	Seria parowozów
I	2	Tkb1oo
	3	OKi1, OKi2, OKl2, OKl 12, Th3, Th17, Th24, TKh1, TKh5, TKh14, TKh17, TKh100 TKi1, TKi2, TKi3, TKi100.
	2	Pd1, Pd4, Pd5, Pd14. Od2
	3	Ti2, Ti4, Ti11.
III	3	Pk1, Pk2, Pn11. Oi1, Qi2, Ol 11, Ol 12, OKl 27.
IV	3	Oko1 Pm1, Pm2, Pm3, Pm36, Ok1, Ok2, Ok22
	4	Os24 Tp1, Tp2, Tp3, Tp4, Tp15, Tp106, Tp108, Tp109, Tr3, Tr5. Tr6, Tr7, Tr11, Tr12, Tr20, Tr21, Tr201, Tr202, Tr203, Tkp1, Tkp11, Tkp12, Tkp100, Tkp101, Tkt1, Tkt2, Tkt3.
V	4	Pt1, Pt31 Ot1.
	5	Okz32 Tw1, Tw11, Tw12, Ty1, Ty2, Ty3, Ty4, Ty5, Ty23, Ty37, Ty43, Ty42, Ty45, Ty246 Tkw1, Tkw2, Tkw3.

2. Przy zwiększaniu inwentarza parowozów nowymi seriami, niewskazanymi w niniejszym wykazie, Ministerstwo Komunikacji każdorazowo wskaże do jakiej grupy należy odnieść nowe serie.

3. Czynsz dzierżawny za wynajem parowozu na dobę bez drużyny parowozowej, bez opału, smarów, oświetlenia i czyściwa wynosi:

Za parowozy

I	II	III	V	V
1830 zł.	2220 zł.	2700 zł.	2880 zł.	3690 zł.

4. Przy obliczeniu należności za wynajem parowozów należy do obliczenia przyjmować jako dobę każdy rozpoczęty 24 godzinny okres liczony rzeczywiście, a nie kalendarzowo.

5. Utrzymanie parowozu w stanie zdatnym do ruchu obowiązuje najemcę, który powinien wykonywać niezbędną do konserwacji naprawę bieżącą parowozu i tendra, jak również i należącego do niego inwentarza, własnymi środkami i na własny koszt.

6. Na żądanie najemcy dyrekcja okręgowa k.p. może wykonać naprawę lub mycie kotła parowozowego na następujących warunkach: za wszelkie uszkodzenie parowozu, tendra i inwentarza jego oraz oddzielnych części (pęknięcie, złamanie, zgięcia, wytarcia) pochodzące z wypadku, z braku dozoru, z nieumiejętnej lub złej obsługi, odpowiada najemca, który powinien bądź wykonać naprawę własnymi środkami i na koszt własny, według wskazówek dyrekcji, bądź też po wykonaniu naprawy przez dyrekcję zwrócić jej całkowicie koszty naprawy; koszty te dyrekcje określają według kosztów własnych z dodaniem 200% od robocizny na koszty ogólne. Powyższe postanowienie odnosi się również do wszelkich napraw bieżących oraz mycia kotła.

7. Za normalne zużycie części składowych parowozu, tendra i należącego do nich inwentarza, najemca odpowiedzialności nie ponosi, jak również nie ponosi napraw kosztów głównych i średnich, gdyż te ujęte są w stanie czynszu dzierżawnego.

8. Czynsz dzierżawny za wynajem parowozu na dobę z jedną drużyną parowozową (8 godzin pracy), bez opału, smarów, oświetlenia i czyściwa wynosi:

parowóz grupy

I	II	III	IV	V
3420 zł.	3810 zł.	4290 zł.	4470 zł.	5280 zł.

9. Opłata za paliwo przy opalaniu parowozu węglem 8 godzin pracy wynosi:

parowóz grupy

I	II	III	IV	V
2280 zł.	2280 zł.	2280 zł.	3240 zł.	4200 zł.

10. Opłata za smary, oświetlenie i częściowo do parowozu i tendra (8 godzin pracy) wynosi:

I	II	III	IV	V
150 zł.	150 zł.	150 zł.	195 zł.	240 zł.

11. Za dostarczenie parowozu do manewrów z drużyną parowozową z paliwem, smarami, oświetleniem i czyściwem należy pobierać opłatę 648 zł. za godzinę. Powyższe stawki powinny być stosowane we wszystkich przypadkach wynajmu parowozów osobom prywatnym, fizycznym i prawnym, będącym klientami PKP, oprócz kolei prywatnych, dla których stawki określają osobne umowy.

12. W razie wynajmu parowozu kolejom państw ościennych, świadczącym wzajemne tego rodzaju usługi PKP, czynsz dzierżawny oblicza się każdorazowo odpowiednio do stawek kolei obcej.

13. Przy delegowaniu parowozu z jedną lub kilku drużynami poza granice Państwa Polskiego, oprócz kosztów własnych utrzymania drużyn parowozowych, te ostatnie otrzymują wszelkie dodatkowe wynagrodzenia związane z wyjazdem z kraju, wobec czego czynsz dzierżawny określony w p. 8 ulega przeliczeniu według wskazówek Min. Kom.

14. Zarządzenie z dnia 1. X. 1946 r. Nr VI-231-10-46 r. unieważnia się.

Nr VI. 2-410-2-48.

87

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 lutego 1948 r. w sprawie wydania „Przepisów o pociągach ratunkowych i postępowaniu w razie wypadków kolejowych".

Niniejszym zatwierdzam „Przepisy o pociągach ratunkowych i postępowaniu w razie wypadków kolejowych" Nr M 38, które ukażą się w osobnym wydaniu.

Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1 czerwca 1948 roku.

Z dniem wejścia w życie niniejszych przepisów tracą moc obowiązującą „Przepisy o pociągach ratunkowych i wagonach ratunkowych pomocniczych" (Nr M 38) zatwierdzone rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 lipca 1929 r. (Dz. Urz. M .K. Nr 22, poz. 186).

Nr VI. 1-40-14-47.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

88

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 marca 1948 r. o wydaniu Instrukcji o laboratoriach drogowych.

§ 1.

Zatwierdza się Instrukcję o laboratoriach drogowych stanowiącą załącznik niniejszego zarządzenia.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr IX. D-7-a-1-48.

Załącznik do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 marca 1948 r. Nr IX. D-7-a-1-48.

INSTRUKCJA

o laboratoriach drogowych.

Prace naukowo-badawcze i kontrola laboratoryjna robót drogowych z zakresu działania Ministerstwa Komunikacji (Departament Dróg Kołowych) koncentrują się w dwu typach laboratoriów:

1) w Instytucie Badawczym Budownictwa, przy Ministerstwie Odbudowy (I.B.B.);

2) w laboratoriach drogowych przy wydziałach komunikacyjnych urzędów wojewódzkich.

§ 1.

Instytut Badawczy Budownictwa.

Zakres prac Instytutu w dziedzinie drogowej, z których korzysta Ministerstwo Komunikacji (Departament Dróg Kołowych) obejmuje:

1) prace naukowo-badawcze, nad zagadnieniami, dotyczącymi rodzajów nawierzchni i materiałów drogowych;

2) prace normalizacyjne i wydawnicze prowadzone w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji;

3) kursy, pokazy i ćwiczenia dla inżynierów i techników drogowych, prowadzone w porozumieniu z Ministrstwem Komunikacji;

4) badania i prace wykonywane na zlecenie Ministerstwa Komunikacji (Departament

Dróg Kołowych) lub podległych mu urzędów, związane z wykonywaniem robót drogowych, w szczególności:

a) kontrolę jakości materiałów, które mają być użyte na budowie,

b) ustalanie przed rozpoczęciem robót składu zaproponowanej nawierzchni przy zastosowaniu składników nadesłanych do zbadania,

c) ustalanie na podstawie zbadania próbek wykonaej nawierzchni, składu nawierzchni i opiniowanie na podstawie uzyskanych wyników, zgodności ich z istniejącymi przepisami lub normami,

d) sprawdzanie na żądanie i z upoważnienia Ministerstwa Komunikacji na miejscu budowy jakości materiałów i prawidłowości ich dozowania,

e) wydawanie opinii w sprawach spornych dotyczących nawierzchni drogowych i materiałów drogowych.

§ 2.

Laboratoria drogowe przy wydziałach komunikacyjnych urzędów wojewódzkich.

1. Laboratoria powyższe mają za zadanie:

1) obsługę laboratoryjną prac drogowych prowadzonych na terenie urzędu wojewódzkiego;

2) prowadzenie prac naukowo-badawczych w ramach posiadanego wyposażenia, a związanych głównie z potrzebami danego urzędu wojewódzkiego.

2. Do zakresu prac laboratoriów drogowych należy w szczególności:

1) organizacja obsługi laboratoryjnej na budowach według wskazówek i zleceń naczelnika wydziału komunikacyjnego;

2) sprawdzanie jakości stosowanych na budowych materiałów przez pobieranie próbek i ich badanie;

3) kontrola składu masy lub mieszanek stosowanych do budowy nawierzchni i przestrzegania utrzymania przepisanych do budowy recept;

4) sprawdzanie jakości układanej nawierzchni pod względem prawidłowości składu i komprymacji;

5) pobieranie i przesyłanie w wypadkach koniecznych próbek do I.B.B. z powiadomieniem o tym Ministerstwa Komunikacji;

6) prace naukowo-badawcze w ramach posiadanego wyposażenia, według programu ustalonego przez naczelnika wydziału komunikacyjnego, a zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

TYTUŁY AKTÓW PRAWODAWCZYCH.

Tytuły aktów prawodawczych ogłoszonych w Dzienniku Ustw R. P., w Monitorze Polskim lub w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu dotyczących lub interesujących dział komunikacji.

89

Ustawa z dnia 28 stycznia 1948 r. o stopniu inżyniera.

(p. Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 68).

90

Ustawa z dnia 29 stycznia 1948 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych na cały obszar województwa śląskiego.

(p. Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 73).

91

Ustawa z dnia 30 stycznia 1948 r. o obowiązku społecznego oszczędzania.

(p. Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 74).

92

Rozporządzenie Ministra Ziem Odzyskanych z dnia 17 lutego 1948 r. w sprawie zakazu wywozu mienia ruchomego z obszaru Ziem Odzyskanych.

(p. Dz. U. R. P. Nr 11, poz. 82).

93

Ustawa z dnia 25 lutego 1948 r. o powszechnym obowiązku przysposobienia zawodowego wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego młodzieży oraz o organizacji spraw kultury fizycznej i sportu.

(p. Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 90).

94

Ustawa z dnia 25 lutego 1948 r. o udzielaniu poręki państwowej.

(p. Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 91).

95

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r. o przesunięciu terminu powrotu do Kraju i zgłoszenia się do pracy pracowników publicznych przebywających zagranicą.

(p. Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 100).

96

Zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 10 lutego 1948 r. o ustaleniu wykazu przedsiębiorstw państwowych, których świadczenia są wolne od podatku obrotowego.

(p. Monitor Polski Nr 20, poz. 87).

97

Zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 10 lutego 1948 r. o ustaleniu wykazu przedsiębiorstw państwowych wolnych od podatku dochodowego.

(p. Monitor Polski Nr 20, poz. 88).

98

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 grudnia 1947 r. w sprawie skreślenia z wykazu przedsiębiorstw przejmowanych na własność Państwa.

(p. Monitor Polski z 1948 r. Nr 20, poz. 89).

99

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 16 lutego 1948 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Polska Wiklina".

(p. Monitor Polski Nr 22, poz. 92).

100

Zarządzenie Ministra Odbudowy z dnia 10 lutego 1948 r. o ustanowieniu norm budowlanych.

(p. Monitor Polski Nr 22, poz. 93).

101

Zarządzenie Ministra Ziem Odzyskanych w sprawie wykonywania przez prezydentów miast funkcji władz powiatowych rządowej administracji ogólnej.

(p. Monitor Polski z 1948 r. Nr 24, poz. 96).

102

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 listopada 1947 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Oświaty w sprawie stypendiów udzielanych studentom szkół akademickich i wyższych, oraz uczniom liceów zawodowych: komunikacyjnych i innych technicznych.

(p. Monitor Polski z 1948 r. Nr 26, poz. 100).

103

Instrukcja Ministra Skarbu z dnia 8 listopada 1947 r. dla władz i urzędów państwowych w sprawie opłat skarbowych od podań i świadectw.

(p. Dz. Urz. M. Skarbu Nr 45, poz. 355).

SPROSTOWANIE BŁĘDU.

W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 27 stycznia 1948 r. w sprawie zmian w statucie organizacyjnym oddziałów kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr 2, poz. 26) w § 1, pkt. 3 na końcu zamiast cyfry „6" ma być cyfra „7".

Adres Redakcji: Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Departament Organizacyjno-Prawny (Wydział Organizacyjno-Ustawodawczy). Telefon wew. M. K. Nr 311.
Adres Administracji: Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji, ul. Chałubińskiego 4
Konto czekowe P.K.O. Nr I-658. — Telef. wew. M. K. Nr 337.

Do nabycia w Administracji Wydawnictw M. K., w Składnicach taryfowych D. O. K. P. i C. B. T. R. Z. w Bydgoszczy. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w Kraju:
Kwartalnie zł 150, półrocznie 300 zł, rocznie 600 zł. Cena każdego numeru zł 35.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Zakłady Graficzne Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, Chałubińskiego Nr 4.